



Statens vegvesen

Vegen og vi

Nr. 5/10 • 3. juni • 9. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

VEG OG SAMFUNN

Undersøkelser viser at vegbygging betyr mindre for lokalsamfunn enn antatt.

SIDE 10-13

MILJØ

Paddekolonien på E39 Kvivsvegen på Sunnmøre får god hjelp av Vegvesenet.

SIDE 23

KULTURDAGER 2010

Fem vegvesenregioner og Vegdirektoratet i kamp blir et av årets høydepunkt.

SIDE 24-25

ivsfarlig ureri

PIRATER: Det finnes en rekke pirattrafikkskoler der elevene må betale mye mer for å førerkort enn ved godkjente trafikkskoler. Ansatte i Vegvesenet forteller om livsfarlige situasjoner med elever som har fått minimal opplæring fra pirat-skolene.

SIDE 5, 6 OG 7



Brunsvidd av salting

SIDE 15

LEGE MOT LEGEFRITAK:

Nei til belte- fritak

SIDE 8

DAGSORDEN

En kreftsvulst

LEDER

Mark S. Berger

”Statens vegvesen skal snart ha møte med både Skatteetaten og med Politiet om svindel på førerkortområdet – om moms og skatteunndragelser. Jeg håper vi kan komme fram til felles tiltak for å få bukt med problemene”
Kjell Bjørvig, trafikkdirektør Statens vegvesen

■ Trafikksikkerhet er et overordnet ansvar for Statens vegvesen. En av de viktigste oppgavene i så henseende, er å sørge for at aktuelle trafikanter har fått skikkelig opplæring før de får tillatelse til å kjøre bil og andre kjøretøy. I Norge kan vi i dag tillate oss å være fornøyd med å ha en av verdens beste sjåføropplæringsregimer. Dette har vært en av flere faktorer som har bidratt til lavere dødstall på vegene de siste årene. Gjennom opplæringen skal de blivende sjåførene komme til en dypere erkjennelse av sitt ansvar som harde trafikanter.

■ Å få tillatelse til å kjøre for eksempel personbil, vil for mange åpne en ny verden av muligheter. Muligheter for å skape et enklere liv for seg og sin familie, for å bli mer attraktiv på arbeidsmarkedet - for å nevne noe. Men det å få førekort er ingen menneskerett. Med tillatelsen åpner det seg nemlig store muligheter for å skade både seg selv, skaperverket og våre medmennesker.

■ Å kjøre er altså mye mer enn bare en teknisk handling. Bevisstgjøringen av det moralske ansvar vi har som førere av motorvogner er minst like viktig å formidle og å bli formidlet. Det er derfor skremmende å få innsikt i den ukulturen som åpenbart har fått bre om seg i enkelte miljøer som tilbyr snarvegen til førerkortet - noe man får gjennom denne utgavens reportasje i Vegen og vi.

■ Det er rystende å høre om kynismen som rår blant enkelte lyssky aktører bak såkalte piratsjåførskoler. Ikke bare er vi vitne til at enkeltmennesker, mange av dem trolig allerede i en sårbar situasjon, blir grovt misledet og utnyttet. I tillegg aner vi konturene av et system der enorme pengesummer flyter utenfor myndighetenes kontroll. Og ikke minst: Åpenbart ukvalifiserte sjåfører settes i en situasjon hvor de utsetter både seg og omgivelsene for stor fare.

■ Det er prisverdig at ansatte i Statens vegvesen nå så tydelig roper varsku om de råtne piratskolene. Ledelsen i etaten varsler også at man vurderer en rekke tiltak som kan være med på å sette en stopper for det livsfarlige lureriet. Gledelig er det også å registrere at andre etater som Politiet og skattemyndighetene også er involvert. Piratskolevirkosomheten er en kreftsvulst som man må angripe med alle lovlige midler for at den skal hindres i å spre seg ytterligere.



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Jeg gleder meg til å se lekenheten og kreativiteten.

Kulturuke ulturkuke tulkuruke ultkuruke

Slik begynner Jan Erik Volds berømte dikt. Vi skal ikke ha en hel kulturuke, men en intens helg på Vegmuseet. Rundt firedelen av alle våre ansatte kommer sammen med over 500 familiemedlemmer. Dermed blir til sammen nesten 2000 deltakere på arrangementet som går av stabelen helgen 11. til 13. juni.

Det er fjerde gang Vegvesenets kulturdager arrangeres. For min del blir det første gang, men beretninger og historier fra tidligere arrangementer gjør at forventningene er skyhøye.

Vi får et pustehull i hverdagen der vi både kan prate jobb og alle andre ting. Der vi kan gi hverandre klapp på skuldra for god jobb og der vi rett og slett kan kose oss sammen med folk vi liker. På den måten bygger vi samhold og henter inspirasjon til hverdagens mange utfordringer - og de er det minnsanten mange nok av.

Jeg gleder meg til å se lekenheten og kreativiteten. Og å se alle talentene som ofte er godt skjult i hverdagens litt gråere drakt. Mange har stått på lenge med betydelige forberedelser til revyinnslag, leker, sport, matopplevelser og mye mer. For mange er kanskje forberedelsene nesten like viktige opplevelser som happeningen på Lillehammer.

I tillegg til å være dager fylt med kulturelt innhold, til glede og inspirasjon for den enkelte, velger jeg å se på Kulturdagene som noe enda mer. De er også viktige bidragsyttere til å skape kulturelle opplevelser, kan vi også skape viktige bidrag til Statens vegvesens bedriftskultur. Denne typen arrangement tillater oss å kikke utenfor den daglige, og faglige boksen, utforske nye perspektiver, se nye horisonter. Vi skal heller ikke undervurdere verdien av å underholde hverandre, bli underholdt, gi av seg selv, gi anerkjennelse og ta i mot anerkjennelse - verdifulle hand-

linger som vi skal dyrke og tillate og slå ut i full blomst under Kulturdagene. Og når sceneteppet går ned etter endte dager, skal vi ta dette med oss tilbake til arbeidshverdagen vår. I tillegg til å nyte øyeblikkene disse hektiske dagene i juni, er det godt å erkjenne at det vi deler på Lillehammer vil være viktige, grunnleggende egenskaper for en organisasjon som skal bli enda tryggere, smidigere og dristigere i tiden som kommer.

Gjestelisten til kulturdagene er kort, men meget ”celeber”. Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa kommer. Den andre store vegeieren - fylkeskommunene er også invitert. Biskop Solveig Fiske blir med oss på søndagen. En kort gjesteliste fordi dette først og fremst er et internt arrangement med ansatte, deres nærmeste familie og våre pensjonister. De få gjestene som kommer får en unik opplevelse - og vil sikkert oppleve Statens vegvesen på en ny og spennende måte.

Arrangementet koster penger. Men fordi alle dekker oppholdskostnader og det meste av reiseutgiftene selv, blir det overkommelig. Og jeg er overbevist om at verdien i form av samhold, fellesskap og opplevelser gjør dette til et tiltak som lett kan forsvares. Jeg er kort og godt sikker på at det fører til at vi gjør en bedre jobb i hverdagen.

Arrangementskomiteen har lagt alt godt til rette. Jeg har fått smugtitte litt i kortene, og så langt jeg kan forstå er alt lagt flott til rette. Nå er det opp til oss som skal delta. Det er opp til oss å ”forsvare” inntrykkene fra tidligere kulturdager. Og jeg venter at vi skal klare det, slik at vi kan avslutte slik det er avsluttet tidligere på Lillehammer; ved å erklære ”The best games ever”!

Velkommen til Kulturdagene!

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

LAYOUT



Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten.

Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.



Ansvarlig redaktør
Mark S. Berger

Mobil: 916 00 444
Telefon: 22 07 36 92
E-post: mark.berger@vegvesen.no



Vaktsjef
Gry Watn

Mobil: 958 53 514
Telefon: 22 07 36 88
E-post: gry.watn@vegvesen.no



Journalist
Henriette E. Busterud

Mobil: 980 30 164
Telefon: 22 07 33 89
E-post: henriette.busterud@vegvesen.no



Journalist
Kjell Wold

Mobil: 900 94 886
Telefon: 32 21 44 81
E-post: kjell.wold@vegvesen.no



Journalist
Håkon Aurlien

Mobil: 951 13 750
Telefon: 69 24 37 01
E-post: hakon.aurlien@vegvesen.no



Grafisk designer
Jorunn Ebbestad Brun

Mobil: 412 33 404
Telefon: 32 21 43 41
E-post: jorunn.brun@vegvesen.no



Grafisk designer
Hilde M. Strangstadstuen

Mobil: 913 27 595
Telefon: 61 27 13 07
E-post: hilstr@vegvesen.no



Grafisk designer
Kyrre Wedvik

Mobil: 997 59 197
Telefon: 22 07 37 04
E-post: kyrre.wedvik@vegvesen.no

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64
wenche.jensen@vegvesen.no
eller vegenogvi@vegvesen.no.

Grafisk produksjon:
Landsdekkende Grafisk senter,
Statens vegvesen
Opplag: 15 300
Trykk: Mediatrykk as

Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.

Vegen og vi utkommer 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 1. juni kl. 13.00. Neste utgave kommer 24. juni 2010



KRONIKK

SENTRUM VS. PERIFERI ■ Medan dei i Sverige hadde ein sentraliseringspolitikk, var intensjonen noko annleis i Noreg.

Veg for 80 personar

■ Nå skal Linesøya i Åfjord kommune få veg. Ei gladmelding for eit lite samfunn på 80 levande menneske som alltid har vore avhengig av båt så lenge det har budd folk her. No endeleg skal dei kunne kome til kommunesenteret og sjukehus som alle vi andre nesten same kva tid det er på året eller døgeret. Ikkje vere avhengig av ferjetidene eller rutebåten. Heilt fantastisk for eit samfunn midt i leia. Åfjord kommune var elles godt kjend langs kysten for produksjonen av dei gode båtane sine i den tid ein var avhengig av årer og segl for å kome fram langs kysten.

■ Ja, for dette var ikkje nokon utkant frå gamalt av. Dei budde midt i matfatet, sjøen rundt gav fisk og anna føde og råvarer både til mat og byttemiddel. Sau, geit og ku og noko havredyrking gav det meste av det dei trong ut over dette. Eit levemønster som har utvikla seg over mange hundre år, med små spreidde busetnader som utnytta heile naturgrunlaget inklusiv det å bygge båtar for sal. Naturalhushald vart det kalla, eit system der ein kjøpte eller bytta til seg det som var naudsynt ut over det ein sjølv kunne hausta eller produsere.

■ For vel 150 år sidan byrja samfunnet vårt å endre seg. I samheng med at fleire av dei som dreiv primærnæring gjekk over til industri og servicenæringar har dette vore kalla det store hamskifte. For folk flest tydde dette at ein større og større del av det dei trong vart kjøpt med pengar. Nye varer som parafin, kaffi og bomullstøy vart å få tak i på ein rimelegare måte frå alle dei nye landhandlane som vart etablert. Jernbane, rutebåt og vegar gjorde det lettare å få fram varene, og her i Noreg hadde vi ei rik og fornybar energikjelde i alle vassdraga som kunne gjerast om til kraft. Der veg, jernbane eller rutebåtar møttest og det attpåtil var ein foss å utnytte, vart det gjerne ein tettstad. Samstundes vart det etablert telefon-sentralar, meieri medan det låg gjerne ei mølle og eit sagbruk der frå før.

■ Formannskapslova kom i 1837, og lokalstyre vart eit av fundamenta for vårt styresett. Dei viktigaste saker som heradsstyret hadde var skolestell, fattigstell, kyrkje og vegsaker.

To ting vart viktige for den utviklinga vi kjenner i dag: elektrisk straum og fossilt brensel. Desse gav på kvar sitt vis ein ny fleksibilitet. Veg var viktig, fyrst for hest med vogn og kjerre og sidan for motorkjøretøy. Eit fleksibelt kjøretøy med bensinmotor passa godt i eit grisgrendt land som Noreg. Automobilten eller motorsykkelen vart fort eit dagleg syn mange stader.

■ I tiåret etter fyrste verdskrigen vart det etablert utroleg mange



Kontakt: For mange gir den direkte kontakten med omverda gjennom veg ei psykisk styrke. Bilete øverst er frå åpning av riksveganlegget Skibotn - Løkvoll i 1974, siste etappe for å skaffe fergefri E6 i Troms. Bilete under er frå Eiksundtunnelen som binder Hareidlandet saman med fastlandet på Sunnmøre. (Foto: Statens vegvesen)

bilruter rundt omkring i landet. Lokale samfunn såg fort føremun i denne verksemda, men til langt ut i 1920-åra kunne heradsstyra regulere biltrafikken på bygdevegane.

Til å byrje med var det gjerne lensmann, doktor og dyrlege som fekk løyve. Om den offentlege haldning til nymotens kjøretøy kan det seiast mangt, men veg til veglause grender var viktig utover 1900-talet. Konjunkturane skifta, med to verdskrigen og ein mellomliggende depresjon gjekk utviklinga sakte i fyrste halvdel av 1900-talet.

■ Vegvesenet var fram til 1945 organisert under Arbeidsdepartementet, og hadde forutan vegstellet ei like viktig oppgåve med å sysselsetja arbeidslause familiefedrar. Elles hadde Noreg som einaste landet i verda organisert både hovudvegane og bygdevegane, (etterkvart riks- og fylkesvegane) under sams vegadministrasjon. Andre verdskrigen vart på mange måtar eit tidskille for oss. Dei unge ingeniørane var særskilt opptatt av å "bygge landet" etter fem år med slitasje, kraftutbygging var særskilt viktig, men ein sleit og med mangel på husvære og det ein meir

eller mindre riktig kalla luksusvarer. Med bortfall av importrestriksjonar på kjøretøy etter 1960 vart bilen allmannseige. Det førte til at dei nye tettstadene utvikla seg rundt vegkryssa i andre halvdel av det 20. hundreåret.

■ Vegutbygging gjekk ikkje så fort, men med den aukande biltettleiken måtte noko skje. Med Norsk vegplan kom "gullalderen" for Statens vegvesen. Samferdslekomiteen gjorde ein god innsats, men ettertida har karakterisert vegutbygginga som stykkevis og delt. Ei side av vegutbygginga var

som det ofte var sagt på folke-munne; vegen kom og folk kunne kjøre flyttelasset ut. Eller at mange av dei folkevalde på Stortinget vart vald inn på grunn av ei eller anna lokal vegsak. Og utkantane var flinke til å støtte kvarandre og fekk vegar, medan dei store byane fekk meir og meir problem med kø og rushtrafikk. Dessutan vart innfartsvegane kvast for små, noko mellom anna pendlarane følte på kroppen i fleire tiår.

■ Medan dei i Sverige hadde ein sentraliseringspolitikk, var intensjonen noko annleis i Noreg. Det har til no vore ei målsetting å halde oppe utkantane. Struktur-rasjonaliseringa i jordbruket, endringar i fiskerinæringa og ei god periode med kraftkrevjande industriarbeidsplassar og seinare den store auken i offentlig sektor og i serviceyrka gav ei sentralisering i kommunane, men ikkje så hardhendt i distrikta som i nabolandet. Dessutan kom småflyplassane til å bli viktige langs kysten av Vestlandet og Nord-Noreg. Dette var eit viktig supplement til at dei nye vegane etter kvart tok over for rutebåtar.

■ Den teknologiske revolusjonen og oljeinntekt gjorde nye vegar mogleg. Alt i fyrste halvdel av 1900-talet hadde dei "mjuke hengbruene" gjort at ein fekk vegar der ferjer og rutebåtar før der naudsynt. Med moderne teknologi var masseflytting og ikkje minst fjellsprenging ein mye meir kostnadseffektiv driftsform som gav nye moglegheiter, til dømes ein undersjøisk tunnel som batt saman Vardø med fastlandet. Nye bruer, lange fyllingar og tunnelar kom til erstatning for tidlegare samferdselsløysingar. Bompengar gjorde at ein kunne gå for raskare utbygging og såleis få både i pose og sekk.

■ Attende til grisgrendte strøk, for mange gir den direkte kontakten med omverda gjennom veg ei psykisk styrke. I dag er det også ei stor interesse for å nå "utkantane" i eit aktivt liv. Ein er også i mange yrkje ikkje lenger så avhengig av å bu i sentrum. Mobiliteten har gjeve nye dimensjonar til livet for dei fleste av oss, kanskje også til mange av dei stadene det har vore tungvint å kom til. Får desse stadene ein ny sjanse?

GEIR PAULSRUD



■ **HVEM:** Geir Paulsrud er museumsdirektør på Vegmuseet på Lillehammer

Veiprising – fremtidens bilavgift?

■ Bør norske avgifter ved kjøp av bil fjernes og erstattes av avgifter for bruk av bilen? I Nederland planlegges en slik avgiftsomlegging. Veiprising skal erstatte kjøpsavgifter.

■ Alle nederlandske biler skal utstyres med en GPS-sender som registrerer hvor langt bilene kjører. Bilistene vil motta en regning basert på en fast kilometeravgift beregnet ut fra bilens CO₂-utslipp, samt en ekstra avgift på særlig kø-utsatte strekninger i rushtiden. Hele omleggingen skal være sluttført innen 2018.

■ Nederlandske myndigheter mener det nye systemet vil gjøre forbrukerne mer bevisste på egen bilbruk, redusere klimagassutslipp og lokal forurensning fra bilparken, samt minske køene.

■ Kan en slik avgiftsomlegging være noe for Norge? Et bortfall av kjøpsavgifter vil utvilsomt gi en raskere utskiftning av bilparken. Våre kjøpsavgifter er blant de høyeste i Europa, derfor har vi en av Europas eldste bilparker. Ved kjøp av en gjennomsnittlig stasjonsvogn med 150 hk må norske bilkjøpere i dag ut med ca. 150 000 kroner i avgifter til staten. Uten disse avgiftene vil flere kunne kjøpe ny bil. Det vil gi en yngre og mer trafiksikker bilpark og redusert lokal forurensning.

■ En bruksavgift kan dessuten i større grad enn dagens kjøpsavgift reflekter prinsippet om at forurenser skal betale. Den kan også gjøres svært fleksibelt. Det kan bli dyrt å

kjøre en stor SUV inn til Oslo sentrum midt i rushtid. Kjører du derimot en småbil fra Vadsø til Vardø en mandag kveld blir det betydelig billigere. Og uansett hvor du bor vil det være billigere å kjøre en bil med lave utslipp enn en med høye.

■ Klimagevinsten vil likevel ikke komme automatisk. Den vil avhenge av at bileiere som kjøper ny bil velger en bil med vesentlig lavere utslipp enn den de bytter ut. Tilbudet av biler med lave utslipp øker i alle størrelsesklasser. Men, skal muligheten utnyttes må beskatningen av bruken av biler med lave utslipp være vesentlig lavere enn for biler med høyere utslipp. Klimagevinsten vil derfor avhenge av at politikerne tør å gjennomføre en slik differensiert beskatning.

■ Klimagevinsten kan også motvirkes av at billigere biler fører til at det selges enda flere biler, og at den samlede bilbruken i landet dermed øker. Da kan vinningen fort gå opp i spinningen.

■ Vil en høy beskatning av bilbruk gjøre det urimelig dyrt for småbarnsfamilier og andre som er særlig avhengig av bilen? I Nederland blir kilometeravgiften ca. 50 norske øre for en gjennomsnittlig personbil. 15 000 kilometer årlig kjørelengde vil gi en avgift på 7 500 kroner. Eventuelle bruksavgifter i Norge må tilpasses norske trafikk- og bosettingsmønstre og vårt generelle avgiftsnivå. Skulle man ende opp med et avgiftsnivå som det nederlandske vil det tilsvare 5 prosent

av en kjøpsavgift på 150.000 kroner, og kjøpsavgiften faller altså bort med veiprising. Samtidig vil alle bileiere kunne redusere avgiften ved å velge en mer energieffektiv bil ved neste bilkjøp.

■ De største innvedingene mot å innføre GPS-basert veiprising i Norge vil sannsynligvis knyttes til personvernet. Er ikke en GPS-sender som registrerer bilens minste bevegelser et uforholdsmessig inngrep? I Nederland forsikrer myndighetene at systemet ikke skal åpne for økt overvåking, fordi det kun skal lagre informasjon om hvor langt den enkelte har kjørt, og hvor mye som dermed skal betales. Men hva hvis en bileier vil klage på det hun mener er feilaktig ilagt avgift? Vil ikke en seriøs klagebehandling da kreve lagring av mer detaljerte data? Og hvis GPS-data om hvor bilene befinner seg skal overføres fortløpende til en sentral database, er ikke det å anse som overvåking?

■ Personvern hensynet kan utgjøre alvorlige innvendinger mot et GPS-basert veiprisingssystem i Norge. Men dersom en slik ordning kan føre til en tryggere bilpark og reduserte utslipp fra biltrafikken, veier da dette hensynet tungt nok til å la være å føre avgiftene over fra kjøp til bruk? Nederlandske myndigheter mener åpenbart at det ikke gjør det. Hva mener de norske?

Jon Fixdal, Prosjektleder Teknologirådet



(Foto: Knut Opeid)

”Vegvesenet er ikke lenger en gjeng med karer som vil bygge størst mulig vei”

■ Statens Vegvesenet jobber nå med en ”konseptvalg-utredning” for Kristiansandsregionen. Utredningen er bestilt av Samferdselsedepartementet, og skal gi et bedre grunnlag for å bestemme hvilke transportløsninger det bør brukes penger på i vår region.

■ Og Vegvesenet er ikke lenger en gjeng med karer som vil bygge størst mulig vei. I Vegvesenet har jeg truffet opptil flere kloke kvinner, en småbarnspappa som sykler til jobben, og en veimann som har begynt å ta toget etter at han ble bestefar.

■ Vegvesenet har også sluttet å være etaten som vet alt best selv. Derfor tar de blant annet Kristiansand Ungdomsutvalg på alvor, og har brukt mye tid på å inkludere ungdommene i arbeidet med utredningen. Konseptvalget vil

legge føringer for transportløsningene de neste tjue årene (minst), og da er det jo smart å inkludere dem som skal leve lengst med konsekvensene av beslutningene. Dessuten har ungdommene ikke bil. Planleggere og ordførere i sin beste alder har veldig godt av å bli minnet på hvordan verden ser ut for dem som ikke kjører privatbil. Og på ungdommenes vis legger de ikke fingrene i mellom: ”Hvorfor tar ikke de voksne bussen? Vet de ikke hvor den går?”

■ Vegvesenet tar seg også tid til å stille de dype spørsmålene. De har organisert to verksteder om konseptvalgutredningen, med drøyt 60 deltakere fra næringsliv, politikk og forvaltning. Vi ble blant annet spurt om hvem som ville flytte frivillig, hvis trafikkproblemene kunne løses ved å bygge en vei gjennom huset der vi bor. Vi måtte



(Foto: Statens vegvesen)

også gå i grupper for å diskutere hva et BEHOV er.

■ Fra NHO til Handicapforbundet var alle rørende enige om at primærbehovene til mennesker handler om mat, luft og kjærlighet. Transport kommer muligens inn som et sekundærbehov. Men ikke noe menneske i verden har behov for motorvei fra Søgne til Kristiansand. En motorvei er et TILTAK for å løse transportbehovet. Men veien er bare et av flere mulige tiltak for å løse transportbehovet.

■ På verksted nummer to begynte vi å jobbe med de ulike forslagene til løsninger. Første oppgave: ”Hva kan gjøres med transportsystemet i Kristiansand uten å bygge noe nytt?”

■ Umiddelbart ble det mumlet om nyvalg. Men når gruppearbeidene kom i gang, haglet det med forslag til tiltak som ikke krever utbygginger. Det er ikke vanskelig å satse på

kollektivtrafikken uten å bygge nye veier, det er bare å øke tilskuddene til bussene slik at det kan opprettes flere ruter. Det er også mulig å sette i verk positive tiltak som mer fleksibel arbeidstid, kilometergodtgjørelse for jobbreiser på sykkel, og rett til barnehageplass i nærheten av der du bor. Bilbegrensningstiltakene utmerker seg også ved å være billige: Bomring rundt Sørlandsparken, rushtidsavgift, økte parkeringsavgifter, og stenging av veier for privatbil.

■ Trafikkløsningene for Kristiansandsregionen er i støpeskjeen. Konseptvalg-utredningen skal kunne ut i 5-6 konsepter for trafikkløsninger i Kristiansandsregionen og er en mulighet til å tenke nytt.

Marte Rostvåg Ulltveit-Moe
leder av Naturvernforbundet i
Kristiansand

Piller i trafikken

■ Front mot front-kollisjoner må det tas tak i omgående. De må tas på alvor og undersøkes i full bredde. Denne typen ulykker er en stor tragedie, og utfallet er kaotisk. Myndighetene må på banen. Etter hver front mot front-ulykke må det undersøkes om vedkommende brukte piller og i så fall hvilke piller som ble brukt. Var det for eksempel blodtryksmedisin utskrevet av lege? Legene sitter med et ansvar overfor sine pasienter, og legen skal kunne gå god for at reseptbelagte medisiner også er forsvarlig å bruke for en person som skal ferdes i trafikken.

■ Blant annet er det mange forskjellige typer blodtryksmedisiner på markedet for tiden. De medisinene som skrives ut til førere av bil, må holde mål. Pillene kan ikke være slik at de fremkaller døsigheit, svimmelhet, likegladhet eller søvnighet. Slike pillebrukere vil være livsfarlige for seg selv og øvrige trafikanter. Jeg reagerer på at så få reagerer på bruken av denne typen medisiner, som jeg vil kalle indirekte morderpiller. Disse pillene må lukes ut når det gjelder bilkjøring. Alle medisiner må være testet ut slik at vi kan være sikre på at de er trygge å bruke for bilførere som dermed kan bruke dem på en forsvarlig måte.

Ole M. Hagen

ADVARET MOT FUSK MED FØREROPPLÆRING



[Ill. foto: Colourbox.com]

”Når de får så mange tilbakemeldinger på kjøringa si uten at det skjer noen endring, er det tydelig at de ikke har fått den opplæringa de angivelig har hatt”

Mer enn halvparten av de som kjører opp på Elverum trafikkstasjon er innvandrere – og de fleste kommer fra Oslo. – En del har dårlig opplæring og høy strykprosent.

Mark S. Berger

Det sier Roger Sandvik, som leder trafikantenheten på Hamar og Elverum.

– I tillegg til høy strykprosent er det også mye fusk og fanteri. Blant annet er en del tilknyttet ”trafikk-skoler” som ikke er godkjente, sier han.

Kjører opp mange ganger

Det er først de siste fire-fem årene at de har hatt problemer med dette på Elverum og Hamar. Sandvik tror grunnen til at de kommer dit er enklere kjøremiljø enn i Oslo.

– Men det er ikke nødvendigvis enklere å kjøre opp på et lite sted. Her er det mindre trafikkstyrt enn i Oslo, og en må ta flere vurderinger sjøl, noe som

også kan bidra til den høye strykprosenten, sier Sandvik.

– Noen har prøvd å kjøre opp seks– sju ganger. Når de får så mange tilbakemeldinger på kjøringa si uten at det skjer noen endring, er det tydelig at de ikke har fått den opplæringa de angivelig har hatt, noe vi også skjønner ut fra samtaler med kandidaten. Da blir det sensor som overtar trafikklærens rolle, noe som blir helt feil, påpeker Sandvik.

Farlig

Sandvik er sjøl sensor og har opplevd mange farlige situasjoner. – Jeg har flere ganger måttet be kan-

didaten kjøre til sida og byttet plass med vedkommende. Det kan gå på høy fart, helt feil atferd eller at de ikke en gang kan styre: En gang var vi på full fart inn på et fortau med folk, og jeg fikk bremsset ned i siste sekund. Vedkommende hadde ikke sjans til å forstå hva jeg sa heller, så språk er også et problem.

Bråbremsset

– Andre sensorer har fortalt flere liknende eksempler. Som for eksempel at kandidaten bråbremsset med et vogntog rett bak i 80 km/t. Det har vært nære på mange ganger, og dette sliter på oss sensorer. Det er ingen behage-

lig situasjon å være sensor når du vet at kandidaten antageligvis både har for dårlige kjøreegenskaper og i tillegg er dårlig i språk. I tillegg er det en viss fare for at sensors krav synker etter hvert. Det er jo menneskelig å glede seg over de som viser ”normale” prestasjoner i en slik situasjon, selv om denne kandidaten også burde ha hatt høyere ferdighetsnivå, sier Sandvik.

Bruker stand-in

Noen kandidater har også en stand-in som tar teoretisk eller førerprøven for dem, noe som kan være vanskelig å avdekke.

– Vi har flere ganger oppdaget at folk har brukt stand-in, det kan være vanskelig å se forskjell på bil-

det på legitimasjonen og kandidaten, sier en sensor.

Politiet

Jeg har opplevd at skrankepersonalet vårt har avdekket at personen på bildet ikke var den samme som kandidaten som skulle kjøre opp, og politiet kom for å hente vedkommende mens jeg ga tilbakemeldin-

ger på kjøringa hans, sier vedkommende.

Tar to foto

– Vi har en del endringer i rutineene våre for å få bukt med dette. Vi sjekker legitimasjonen nøyer enn før. Vi tar også bilde av alle både før teoretisk prøve og førerprøve og sammenligner disse. Fra enkelte land er kandidatene veldig like, og det kan være vanskelig å avsløre juks, sjøl med foto, sier

Roger Sandvik og viser bilder de har tatt av ”samme” person før teori- og førerprøve.

– Ved første øyekast ser de identiske ut, men ved nøye kontroll har den ene litt mer utstående ører, og en ser at det er to forskjellige personer, sier Sandvik.

Sandvik sier at det kan se ut som tiltakene har hjulpet, men at ting tyder på problemene forflytter seg til andre områder og regioner.



Farlig: Roger Sandvik forteller at det kan oppstå farlige situasjoner med kandidater som åpenbart ikke har fått den opplæringa de skulle hatt. (Foto: Henriette E. Busterud)

30-40 PIRATSKOLE

– I enkelte miljøer eksisterer det pirattrafikkskoler der elevene må betale mye mer for å få førerkort enn ved godkjente trafikkskoler – uten å få særlig opplæring. Dette går utover trafikksikkerheten.

Mark S. Berger

Det opplyser Erik Lindgreen i Statens vegvesen Region øst, som blant annet jobber med tilsyn av godkjente trafikkskoler. Han har også god innsikt i det som trafikkstasjonsmiljøet kaller L-skoler eller piratskoler.

– Disse piratskolene drives i all hovedsak av fremmedspråklige, men vi kjenner også til etniske nordmenn som driver denne ulovlige virksomheten, sier Lindgreen.

– Det er kun godkjente trafikkskoler som benytter godkjente trafikkskolelærere som har lov til å ta betaling, understreker Lindgreen.



Mistanke: Erik Lindgreen har tilsyn forteller at det er mistanke om at enkelte godkjente trafikkskoler samarbeider med piratskolene.

Pågått i mange år

– Det er tolv år siden vi registrerte piratskoler for første gang. Vi oppdaget at det var overraskende mange privatbiler med "L" som vi kjente igjen over et tidsrom. Disse bilene var godkjent som førerprøvebil, og hadde fått satt inn ekstra sett med pedaler og nødvendig utstyr – noe alle kan få. Men vi forsto at eierne ikke bare kjørte rundt med egne barn, dette var 30-40 "trafikkskoler" som var satt i system. Etter store oppslag i pressen for noen år siden, har mange fjernet "L" ene for ikke å bli gjenkjent, men vi har god oversikt over hvilke biler det er, sier Lindgreen.

Lindgreen er bekymret for sensorenes hverdag på grunn av det dårlige nivået på mange av disse elevene.

Blinker ut steder

– Piratskolene blinker seg ut noen mindre steder der de tror det er lettere å kjøre opp. Elverum, Notodden, Otta, Tynset og Kongsvinger har vært populære. Vi har kartlagt store deler av virksomhe-

ten. Vi som driver tilsyn har også jevnlig samtaler med elever etter førerprøve som også har gitt oss et bilde av piratskolene, noe som samsvarer med det kandidatene forteller til sensorene, sier Lindgreen.

Ulovlig godkjenning

– Vi har mistanke om at enkelte godkjente trafikkskoler står i ledetog med piratskoler. For å kunne melde opp elever til førerprøve må elevene ha gjennomført obligatorisk opplæring ved godkjent trafikkskole. Disse har brukernavn og passord til våre systemer der de registrerer når kursene er gjennomført – og melder kandidatene opp til førerprøven. Vi har informasjon om at enkelte trafikkskoler har solgt brukernavn og passord til piratene, og at mange elever ikke har gjennomført den opplæringen det er krav om. Mange har så dårlige kjøreferdigheter at de umulig kan ha hatt den obligatoriske opplæringa. Dette er trafikkfarlig og bekymrer oss, ikke minst fordi den obligatoriske opplæringen ofte ikke kan kontrolleres gjennom førerprøven.

Shopper prøver

Trafikkstasjoner legger ut timer som hvem som helst kan bestille til elevene som skal kjøre opp. Disse blir ofte borte med en gang.

Lindgreen forteller at piratskoler blokkerer timene med navn for de vet om kandidatene er klare.

– De bytter ut navn eller lar være å komme. Mange timer blir ikke avbestilt, og dermed kan de ikke benyttes av andre – og skaper unødig kø. Elevene vet ofte ikke at det er bestilt førerprøve til dem, og piratene lever godt av å "selge" disse prøvene til elevene for store summer, sier Lindgreen.

Lures og trues

Lindgreen sier det er naturlig at innvandrere tar kontakt med noen de kjenner fra sitt eget miljø for å høre hvordan de kan skaffe seg førerkort. Noen kan derfor tro at de går på offentlige godkjente trafikkskoler - og betaler dyrt for det.

– Samtaler med elever viser at de betaler mellom 25 og 50.000 kroner for opplæringa. I tillegg må mange betale 5 - 10.000 for å bruke bilen til oppkjøring. Når mange kjører opp 5-6 ganger, så blir det kjempebutikk for innehaerne når elevene stryker. Til sammenligning koster leie av bil 2 - 5.000 kroner hos godkjente trafikkskoler, forteller han.

– Dette kan være tøffe miljøer, og vi vet at noen tvinges til å kjøre med piratskoler. Vi har eksempler på folk som har startet på godkjente trafikkskoler, men som har blitt truet til å bytte. Vi har også grunn til å tro at en del elever er plukket opp på norsk kurs, fortsetter Lindgreen. Som påpeker at Statens vegvesen er mest opptatt av den trafikksikkerhetsmessige siden i dette.

Sensor og kjørelærer



– Det er en økende erkjennelse av at sensorer og kjørelærere må samarbeide til beste for kandidaten, sier Kari Lisbeth Hamang. Et tiltak er å sette kjørelærere og sensorer inn i samme bil og la dem kjøre seg til enhetlig forståelse om hva de skal lære bort og teste etter.

Håkon Aurlien

Hun er engasjert i etatsprosjektet "Krafttak for bedre kjørelærere og samarbeider med kjøreskolene for å få gjennomført den nye læreplanen som kom i 2005. Den er basert på nullvisjonen, Stortingets langsiktige visjon om ingen drepte eller alvorlig skadde i trafikken, men forutsetter endringer som det har vist seg ikke bare enkelt å få til.

– Vi vet at vi må få de unge til å begynne øvelseskjøringen tidligere enn det de faktisk gjør. Vi må få skolene til å ta i bruk endrede opplæringsmetoder og også lære opp våre sensorer til å følge opp de endringer i undervisningen som faktisk er skjedd, sier hun.

Samarbeid

Et hinder mot endringer er at sensorer og kjørelærere har hatt begrenset mulighet til å endre seg sammen, nettopp fordi det

LER I OSLO

er mer samstemt



spesielt i Statens vegvesen har vært redsel for å samarbeide for tett ved vurderingen av førerkortkandidatens ferdigheter.

Samarbeidet må styrkes

– Vi må ha fokus på denne problemstillingen, men det må veies mot en økende erkjennelse av at samarbeid må til. Vi erkjenner at samarbeidet må styrkes og det gjør vi nå med å arbeide med det samspillet i bilen. Kjøre læreren og sensoren må være omforent

om hvilke krav de stiller til kandidaten når de kommer ut i trafikken og skal vise at de kan balansere mellom hensyn til fremkommelighets, hjelpsomhet, forutseende, manøverdyktighet og dristighet, sier Kari Lisbeth Hamang.

Samarbeid: Samspill i bilen er tema under felles kjøreturer for (fra venstre) kjøre lærer Terje Sørby, sensor Arne Nilsen, kjøre lærer Marianne Ringsrød og sensor Kjell Bergsland. (Foto: Håkon Aurlien)

Slik kan de stoppes

Trafikkdirtør Kjell Bjørvig i Vegdirektoratet sier piratskolenes virksomhet er et omfattende og alvorlig problem som må gripes fatt i.

Mark S. Berger

– Vårt ansvar er å ha tilsyn med godkjente kjøreskoler: Vi kan gi pålegg, komme med advarsler og tilbakekalle godkjenninger fra disse. Når det gjelder ulovelig virksomhet utenom vårt område, så er ikke det vår sak. Vi må derfor anmelde slike saker til Politiet og Skatteetaten. Det viktigste vi kan gjøre sjøl for å hindre piratskolenes virksomhet er å hindre dem i å bryte seg inn i våre datasystemer, sier Bjørvig.

– Statens vegvesen skal snart ha møte med både Skatteetaten og med Politiet om svindel på førerkortområdet – om moms og skatteunndragelser. Jeg håper vi kan komme fram til felles tiltak for å få bukt med problemene, sier han.

Må sikre systemer

Jurist Bente Nygren i Vegdirektoratet sier at en del piratskoler tilbyr såkalt obligatorisk opplæring, andre gjør det ikke.

– Obligatorisk opplæring er opplæring som må meldes elektronisk inn i våre register. En må kjenne til passordet til en godkjent trafikkskole for å kunne foreta en slik innmelding. Det er umulig for oss å hindre salg av passord, men vi kan gjøre det vanskeligere, og vi kan skaffe oss søkesystemer som gjør det lettere å oppdage slikt salg, sier Nygren.



Tiltak: Ifølge jurist Bente Nygren i Vegdirektoratet vurderes en rekke tiltak for å få has på piratskolevirksomheten.

Det er allerede gjort endringer med passord.

– Alle godkjente trafikkskoler har fått tilsendt nytt passord til registeret, unikt for hver skole. Dette er et passord piratskolene ikke kan gjette seg til. For å vanskeliggjøre salg av passord, må vi ha et passord som endrer seg hele tiden, for eksempel en brikke som benyttes i nettbanker. Dette jobber vi med, og vi håper å få på plass en løsning så raskt som mulig.

Nygren sier det også vil bli bedre søkemuligheter i registeret deres, slik at en kan få oversikt over hvilke godkjente lærere som

har meldt inn at de har undervist mer enn for eksempel 100 timer på en uke.

– Et svært høyt timetall pr uke vil være en indikasjon på at noen driver ulovlig, noe som gir grunnlag for en nærmere undersøkelse gjennom et tilsyn. På denne måten kan vi målrette tilsynene våre, sier hun

– Vi har også flere andre tiltak for å begrense piratskolevirksomhet opp til vurdering. I tillegg jobber vi for å bedre rutineene for bestilling av praktisk prøve, slik at en skole ikke kan bytte ut oppmeldt kandidat med en annen kandidat, slik som enkelte gjør i stort omfang i dag. Hovedtyngden av piratvirksomheten begrenser seg til Osloområdet, selv om førerprøvene kjøres andre steder i landet. Det er derfor viktig å finne virkemidler som ikke rammer store deler av befolkningen unødige, sier Nygren.

Flere straffesaker

– Vi har hatt flere straffesaker i forbindelse med juks på førerkortområdet, særlig på falske førerkort. Alternativet for noen av dem som ikke klarer førerprøven kan være å skaffe seg et falskt førerkort for et annet land. Det er viktig at det blir kjent i miljøet at juks i forbindelse med førerprøven og falske førerkort i flere saker har medført fengselsstraff. Og det er viktig at vi lager gode anmeldelser til politiet gjerne med henvisning til tidligere dommer, slik at vi får gjennomslag – og at vi påklager henleggelse dersom det er nødvendig, understreker Nygren.

Vil fjerne ekstra pedalsett

Henning Harsem, adm. dir. i Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, mener forskriften må endres slik at det ikke blir mulig å sette inn ekstra pedalsett, uten at lærevognen har tilknytning til godkjent trafikkskole.

– Dette vil hindre muligheten til å drive piratskole i noen grad. Slik det er i dag, er det ingen begrensning på hvem som kan få dette og dette medfører at piratskoler benytter lærevognene til øvingskjøring og førerprøve. Mitt inntrykk er at det er så få foreldre som setter inn ekstra pedalsett, slik at denne muligheten ikke bør være åpen. Samtidig vil ikke piratskolene kunne bruke bilene sine som oppkjøringsvogn, sier Harsem.

– Fjern fritak for bilbelte



” Hvis en ikke er i stand til å bruke belte, er en heller ikke i stand til å sitte i bil

Overlege Tor Einar Calisch

Ikke fritak: Overlege Tor Einar Calisch mener det ikke finnes noen medisinske grunner til at folk skal slippe å bruke bilbelte og vil fjerne grunnlaget for slike legeerklæringer. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Overlege Tor Einar Calisch vil ha slutt på at leger gir fritak for bruk av bilbelte. – Ingen medisinsk grunn er god nok for å slippe å bruke noe så viktig som bilbelte, sier Calisch.

Henriette Erken Busterud

Studier av dødsulykker viser at over 40 prosent av de som mister livet i bilulykker ikke har brukt bilbelte. 67.000 biler ble kontrollert i Statens vegvesens bilbeltekontroller i slutten

av mai. I disse hadde 102 legeerklæring om fritak for beltebruk.

I følge forskrift om ”Bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn” gjelder ikke påbud om bilbelte under visse omstendigheter. Blant annet hvis du har legeerklæring som fritar fra å bruke bilbelte.

– Denne delen av forskriften bør fjernes, på lik linje med det som tidligere sto om at drosjesjåfører kunne få unntak ble fjernet for et par år siden, sier overlege Tor Einar Calisch ved Oslo Universitetssykehus.

Meningsløst

Den engasjerte barnelegen har i flere år jobbet med sikring av barn i bil for Trygg Trafikk. Og på akuttmottak har han sett hvordan folk

blir unødig kvestet på grunn av feil eller manglende bilbeltebruk.

– Klaustrofobi, angst, og smerter i brystet er de mest vanlige årsakene til at leger gir fritak for beltebruk. Men jeg ser ingen som helst grunn til fritak for bruk av noe så viktig som bilbelte, det er helt meningsløst. Jeg tror ikke legene som skriver slike erklæringer tenker på konsekvensene av dette. Bilbelte er jo det viktigste sikringsutstyret vi har, og ingen grunner er gode nok for å slippe. Hvis en ikke er i stand til å bruke belte, er en heller ikke i stand til å sitte i bil, mener Calisch.

Blir strengere

Seniorrådgiver Arne-Birger Knapskog i Helsedirektoratet tror det vil bli vanskeligere å få fritak for bruk av bilbelte i fremtida.

– Vi kommer nå til å se på retningslinjene som er gamle. Helsedirektoratets holdning er at det bør være helt spesielle grunner for å få fritak siden bilbelte er så skade- og dødsforebyggende. Fobi er en vanlig grunn for fritak. Men andre fobier, som flyskrekk er det behandlingsprogram for, slik at bilbeltefobi også bør kunne behandles. Om et års tid vil vi komme med forslag til reviderte og strengere retningslinjer for når en kan få fritak og sende dette ut på høring, sier Knapskog.

Bryter etiske regler

– Vi som har arbeidet med trafikkmedisinsk forskning, behandling og forebygging av trafikkskader i mange år er meget bekymret over at det er anledning til å skrive slike attester. En lege som skriver ut attest

for at noen skal slippe å bruke bilbelte påtar seg et tungt ansvar. Man setter pasienten i en alvorlig faresituasjon ved dette. Leger skal forebygge og behandle sykdom og skade, ikke utsette pasienter for fare for å bli påført helseskade. Ved å gjøre det, bryter legen med de etiske regler for leger som også gjelder internasjonalt. Jeg ser frem til at vi kan få en endring i gjeldene regelverk, sier prof. dr. med Inggard Lereim.

Han leder av Norsk- og Nordisk trafikkmedisinsk forening og er også nå bedt om å bistå Helsedirektoratet i denne saken. Han tok også opp denne saken i 1988 og 1997. De sentrale helsemyndighetene var også da for å fjerne denne mulighet til omgå belte, men fikk ikke gjennomslag.

– Alt for mange legefritak

– Fylkeslegene bør kvalitetssikre hvordan leger gir fritak fra bilbeltepåbudet. Det er tross alt snakk om å frita folk fra å bruke et belte som vi vet redder liv, sier pensjonert overingeniør Olav Solvang ved Tynset trafikkstasjon.

Håkon Aurlien

Det var etter en dødsulykke forrige vinter han begynte å se nærmere

på bruken av slike legeattester.

En fører gikk ut av bilen etter en kollisjon, men segnet om og døde av indre skader. Flere av de som var involvert i ulykkesetterforskningen mente han ville ha hatt muligheter til å klare seg om han hadde brukt bilbelte. I samtaler med de pårørende kom det frem at han aldri brukte bilbelte, nettopp fordi han hadde en legeattest som ga fritak.

Solvang så på flere saker der ulykkesofre ikke hadde brukt bilbelte, og slo for egen del fast at barrieren for å få en slik legeattest er alt for lav. Han har selv møtt en

person som hadde flere gebyr for manglende bilbeltebruk, og som så skaffet en legeattest som i praksis fritok for å betale gebyrene. Han har også opplevd å få seg servert håndskrevne attester fra forlenget pensjonerte leger.

– Vi bør ha et bedre system for å gi slike fritak. De som søker fritak bør få klar beskjed om hvilken fare de utsetter seg for, blant annet at bruk av bilbelte er helt nødvendig i en bil med kollisjonsputer. Og så bør vi registrere legenes fritak i Vegvesenets førerkortsystem, sier Olav Solvang.



Beltefritak: Nå pensjonert overingeniør Olav Solvang mener det er alt for lett å skaffe seg legeattest mot bruk av bilbelte. (Foto: Håvard Storli)



Ny asfalt på 3500 km veg

Ny asfalt: Nesten 3500 kilometer veg får ny asfalt i år. (Arkivfoto: Knut Opeide)

I år skal det legges asfalt for nær 1,7 milliarder kroner på nesten 3500 km veg i Norge. 515 millioner kroner skal brukes på 900 km riksveg og 1,16 milliarder kroner på 2500 km fylkesveg.

Kjell Wold

Det viser en oversikt fra Statens vegvesen etter at de 101 rene dekkkontraktene og fem funksjonskontrakter nå er fordelt. Asfaltkontraktene ble lyst ut i vinter med tilbudsfrist i mars.

Asfaltkontraktene fordeler seg på hele 13 entreprenører blant i alt 18 tilbydere, hvorav flere var nye i forhold til i fjor. Firmaet Terje Hansen har gitt tilbud tidligere år uten å få tilslag. I år fikk de tre kontrakter i Akershus. Ellers fordeler de fire store, Kolo Veidekke, NCC Roads, Mesta og Lemminkäinen over 80 prosent av markedet mellom seg.

– Kontraktene omfatter hovedsakelig vedlikeholdsarbeider, men noen inneholder også noen arbeider som finansieres av utbyggingsbudsjettet. Det mest vanlige tiltaket er reasfaltering, men det gjennomføres også en rekke andre typer dekkevedlikehold som fresing, overflatebehandling, sporfylling og såkalt remixing/repaving, oppjustering av vegskulder samt diverse følger-

beider, sier Even Sund i Statens vegvesen.

Økt konkurranse

Han forteller at det også kan være aktuelt med utlysning av noen flere kontrakter i enkelte regioner.

– Det var i snitt 2,8 tilbydere pr. asfaltkontrakt. Det er en liten økning i forhold til de to foregående årene, 2,7 pr. kontrakt i 2009 og 2,6 i 2008. Det gjennomføres for tiden prisanalyser, men disse fore-

ligger ennå ikke i skrivende stund. Regionene melder om at kontraktsummene stort sett ligger under byggherreoverslagene. I disse overslagene er det i noe ulik grad tatt høyde for forventet prisstigning i 2010.

Mye vegarbeid i sommer

– Volumet på dekkarbeid er i år som i fjor veldig høyt. Vi er som alltid veldig opptatt av at sikkerheten ivaretas ved gjennomføringen

av selve dekkevedlikeholdet, både for trafikantene og de som jobber på vegen. Det store volumet innebærer en betydelig mengde vegarbeid i sommer, sier Even Sund. Folk må være tålmodige mens dekkarbeidet pågår og respektere skilting og signaler der det er vegarbeid. Gjennomføringen av dette i toppåret 2009 gikk stort sett problemfritt, så Statens vegvesen håper på godt samarbeid med bransjen og trafikantene også denne sommeren.

Fylkesoversikt 2010

Region	Fylke	Rv. km	Fv. km	Rv. + Fv. totalt
Øst	Østfold	62,563	88,988	151,551
	Akershus	52,327	124,983	177,311
	Oslo	19,224	0	19,224
	Hedmark	154,709	283,707	438,416
	Oppland	68,249	337,523	405,772
	=	357,072	835,201	1192,273
Sør	Buskerud	40,327	120,058	160,385
	Vestfold	15,448	142,928	158,376
	Telemark	16,359	68,724	85,083
	Aust-Agder	23,648	65,573	89,221
	Vest-Agder	19,689	81,769	101,458
	=	115,471	479,052	594,523
Vest	Rogaland	41,519	91,154	132,673
	Hordaland	31,026	196,451	227,477
	Sogn og Fjordane	32,048	132,752	164,800
	=	104,593	420,357	524,950
	Midt	Møre og Romsdal	53,784	186,777
	Sør-Trøndelag	75,586	145,846	221,432
	Nord-Trøndelag	31,734	113,405	145,139
	=	161,104	446,028	607,132
Nord	Nordland	71,887	253,873	525,760
	Troms	41,098	72,536	113,634
	Finnmark	46,676	51,157	97,833
	=	159,661	377,566	537,227
Hele landet		897,901	2558,204	3456,105

Flere nykommere –to vinnere, tre tapere

Fordelingen av asfaltkontraktene i 2010 byr på en del overraskelser med både store vinnere, klare tapere og flere nykommere blant de totalt 13 firmaene som skal legge asfalt i år.

Kjell Wold

Endringene i fordelingen mellom entreprenørene er relativt store i forhold til i fjor. Kolo Veidekke og NCC Roads er de to klare vinnerne som har økt sin andel av kontraktene i år betydelig i forhold til 2009.

På samme tid har Mesta Lemminkäinen og Skanska mistet betydelige andeler sammenlignet med fjoråret. Flere nykommere hilses også velkommen. I Region øst har firmaet Terje Hansen stukket av gårde med tilslag på tre kontrakter i

Akershus, mens Br. Larsen fikk en mindre kontrakt i Østfold. I Region sør har Asfalt sør fått en kontrakt i Vest-Agder, mens Velde Asfalt har fått to kontrakter i Rogaland.

Kolo Veidekke (51 prosent) og NCC Roads (19,4 prosent) fordeler i år nesten ¾ av markedet mellom seg, mens Mesta fikk (6,6 pst) og Lemminkäinen (7,7 pst).

Resten av entreprenørene fordeler kontrakter som varierer fra 0,3 til 4,1 prosent av totalmarkedet. Denne gruppen består av: Peab (4,1 pst.), Nordasfalt (3,2 pst), Terje Hansen (3,1 pst), Asfaltverket Mo (2,1 pst), Velde asfalt (1,2 pst), Oslo vei (0,7 pst), Br. Larsen (0,4 pst), Asfalt sør (0,3 pst) og Skanska Asfalt (0,3 pst). Fem tilbydere ble uten kontrakter: Agder asfalt, Destia, Finsrud asfalt, Fyllingen maskin og Nor Vei og Anlegg.

Betongpenger

■ ■ Medlemmer av Norsk Betongforening kan søke om prosjektmidler til utvikling som øker betongens økonomiske, tekniske, miljømessige og estetiske kvaliteter. Resultatet bør kunne prøves ut i markedet. Det er i år satt av 500.000 til støtte. Det er mulig å få støtte over flere år. Søknadsfrist 1. juli 2010. Se www.betong.net

Firkamp

■ ■ Fire firmaer byr på jobben med utskifting og reparasjon av rekkverk på 29 bruer i Øvre Buskerud. Tilbyderne er: BM Overflate-teknikk AS 8,4 mill. kr, Arvid Gjerde AS: 5 mill. kr, Trygg Vei AS: 5 mill. kr og Mesta Drift AS: 7,2 mill. kr.

E16 avklart

■ ■ Trasévalget for ny E16 over Sollihøgda er nå endelig avklart. Uenighet mellom Vegvesenet og kommunene førte til at Miljøverndepartementet i fjor sommer fastsatte en trase som siden er vurdert på ny av Samferdselsdepartementet. Departementets beslutning fra ifjor blir stående.

Vil utbedre fv. 43

■ ■ To firmaer vil utbedre 400 meter av fv. 42 i Tveitosen i Hægebostad i V-Agder. I tillegg skal det bygges gang-/sykkelveg. Tilbyderne er Lindland maskin AS: 5 millioner kroner og Hauge Maskin AS: 5,3 millioner kroner.

Kvinesdal slo t



Slo seg opp: Kvinesdal slo seg opp etter at de mistet hovedvegen.
F.v. golfbaneier Ola Magne Trydal, ordfører Odd Omland og hotelleier
Per Arne Netland på hull 3 med kjempeutsikt over Kvinesdal.
(Foto: Kjell Wold)

VEGEN OG LOKALSAMFUNNET

LISTERPAKKA

Bompengefinansiert utbyggingspakke av ni vegprosjekt i kommunene Kvinesdal, Hægebostad, Lyngdal og Farsund.
Totalramme 2002-kroner: 1,65 milliarder kroner
Hovedhensikt: Binde Listerkommunene tettere sammen. Styrke regionen som ett felles bo- og arbeidsmarkedsområde.



Tilbake

Kvinesdal fryktet å havne i bakevja da E39 ble flyttet åtte kilometer fra kommunesentret. Men de slo kraftig tilbake og opplever nå en eventyrlig vekst fire år etter at europavegen ble borte.

Kjell Wold

Fra hull tre på landets vakreste golfbane på toppen av Kvinesheia, kan tre stolte vestegder skue ut over bygda og kommunen som gjorde alle tips til skamme, da hovedfartsåren E39 forsvant fra bygdesentret i september 2006: Eierne av Kvinesdal Golfbane, Ola Magne Trydal, eieren av nyombygde Utsikten hotell og konferansesenter Per Arne Netland og ordfører Odd Omland som har bygd opp et kom-

munalt kultursenter i tilknytning til hotellet på Utsikten.



Spådde nedgang

– Dystre spådommer fortalte om tap av arbeidsplasser og nedgang i folketallet. Vi hadde bare en ting å gjøre, samle alle krefter til en kjempedugnad. Og nå drøye tre og et halvt år etter at E39 ble lagt om må vi si å ha lykket, sier en smørblid ordfører Odd Omland (bildet).

Ap-veteranen smiler bredt fra ordførervinduet i sentrumsgata som vant Vakre vegers pris i 1989. Her kan han se ut over et nyåpnet torg og gangbru over lakseelva Kvina. På under fire år har folketallet i Kvinesdal økt med imponerende 200. Det er mye på kort tid for en kommune med bare 5776 innbyggere.

Enda mer imponerende er 200 nye arbeidsplasser på samme tiden. En konsulentrapport fortalte om fare for å miste 40-50 arbeidsplasser da vegen forsvant.

Eget OPS-prosjekt

– Da vi i 2004 fikk beskjeden om at OPS-vegen E39 Handeland-Feda kom fortære enn ventet var det bare å snu alle steiner og sette i gang en kjempemessig idedugnad. Vi lagde vårt eget OPS-prosjekt i kommunen der det offentlige og private fant hverandre i et felles løft. Vi gikk i forhandlinger med Statens vegvesen om kompensasjonstiltak for bortfall av vegen og fikk til en 12 punkts avtale som ett av mange viktige

bidrag til å løfte kommunen opp av den følelsesmessige hengemyra vi hadde havnet i.

I tillegg sa vi ja til Listerpakka, med ni vegprosjekter i fire samarbeidskommuner. Det ga startskuddet for vårt eget OPS-prosjekt i kommunen sammen med næringslivet og handelsstanden, sier ordfører Omland.

Økt samarbeid

Handelshuset Kvinesdal ble opprettet. Det samme ble Listerrådet. I kjølvannet av dette ble det jobbet systematisk med en rekke bygde- og kreativitetstiltak som skapte mye kreativitet og positivisme blant kvindølene. Ideene blomstret og det ene prosjektet tok det andre.

– Vi måtte investere 200 millioner kroner i ny infrastruktur, attraktive boligområder og næringsarealer. Vi satset hardt på skoler, barnehager og kultur. Handelsinteressene slo seg sammen og næringslivet satset som aldri før. Med Handelshuset, golfbanen,

Utsikten, kultursentret og nå sist den nye gangbrua i sentrum har vi fått en rekke fyrttårn som symbol på nysatsingen og optimismen i Kvinesdal.

Vegen vi mistet er nå blitt et gode. I tillegg til alle trafikksikkerhetstiltakene langs gamlevegen, har vi fått store miljøgevinsten av vegomleggingen, sier Omland.

Vennlig, vakker, vågal

Kommunen satser også stort på boligutvikling i Feda, der gamlebrua ble revet. Rundt knutepunktet E39/ fv. 465 på Opofte satses det også på næringsliv og i Knaben innerst i kommunen kobles kultur og turisme nærmere sammen i enda en satsning.

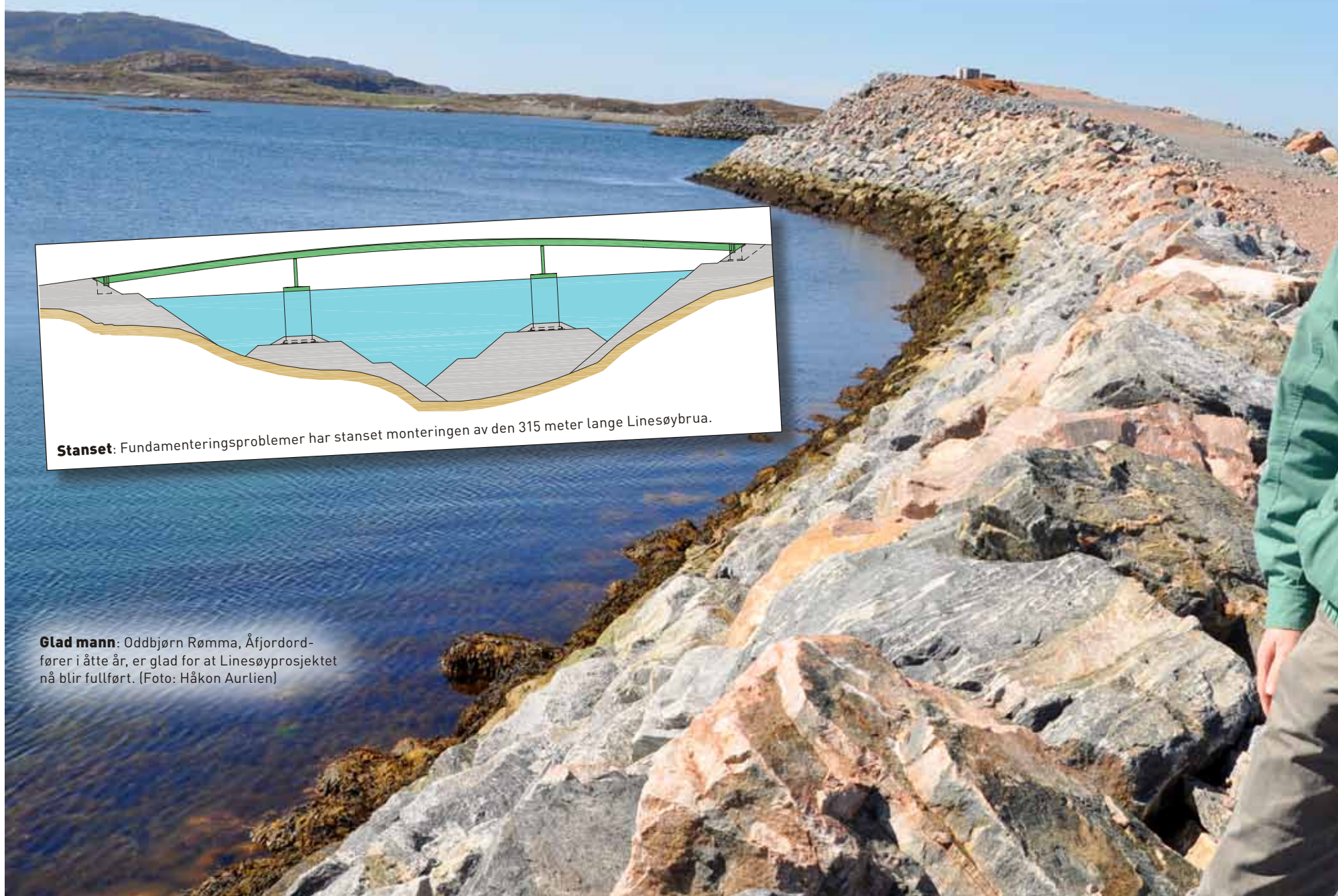
Kvinesdal er en rik kraftkommune med pene overskudd som skal kanaliseres tilbake til innbyggerne. Vegomleggingen ble sparket bak som løftet Kvinesdal ut av den ventede bakevja. Nå lever de virkelig opp til slagordet: Vakker, vennlig og vågal!



Nytt fyrttårn: Siste skudd på stammen av nye fyrttårn i Kvinesdal, gangbrua Nesbrua som ble åpnet i mai. Ordfører Odd Omland t.h. sammen med butikkeier Andy Syvertsen. (Foto: Kjell Wold)

KVINESDAL KOMMUNE	
Areal:	893,0 km ²
Folketall	
1/1 2010:	5776
Grenser til:	Flekkefjord, Hægebostad, Lyngdal, Farsund.
Geografi:	Kommunen strekker seg fra hav til hei, fra Feda i sør gjennom Austerdalen og Vestdal til Knaben og fjellheimen i nord
Kjente personer:	Verdensevangelist Arild Edvardsen, rallykjører Ludvig Hunsbedt, kokken Trond Moi, sangerne Kjellaug Tesaker og Silvia Moi, musiker Sverre Eftesdøl og bandet Luxus Leverpostei

Får endelig bru til



Stanset: Fundamenteringsproblemer har stanset monteringen av den 315 meter lange Linesøybrua.

Glad mann: Oddbjørn Rømme, Åfjordordfører i åtte år, er glad for at Linesøyprosjektet nå blir fullført. (Foto: Håkon Aurlien)

Upåvirket av Fatima

Jublende øyboere fulgte Kong Harald fra sidelinjen da han åpnet fastlandsforbindelsen sommeren 1999.

Giselle Jensen

Overskridelser og rettsaker preget utbyggingen, men for innbyggerne var det viktigste å bli kvitt ferja.

– Nå kan vi reise akkurat når vi vil, hele døgnet, smiler beboerne. De priser Fatima, men ser fram til å bli kvitt bompengene på 87 kroner for bil og 28 pr. voksen. Fatima omfatter tre tunneler og fire broer, hvorav Nordkapp-tunnelen er lengst med 6,9 kilometer. Kostnadsrammen var drøyt 1,1 milliarder kroner. Staten har betalt vel 80 prosent. Det resterende har bompengeselskapet, eid av Finnmark fylkeskommune, og Nordkapp kommune, drevet inn.

– Trafikkgrunnlaget er større

enn forutsatt, bommen kan fjernes allerede i 2012 i stedet for 2014, forteller ordfører Kristina Hansen. Hun mener tunnelsystemet har hatt stor betydning for primærnæringene, fiskeri og turisme. Nordkapp-platået ligger 30 kilometer utenfor Honningsvåg og trekker mer enn 200 000 turister hvert år.

Folketallet går ned

Analyser gjort av Transportøkonomisk institutt viser likevel at nedgangen i folketallet fortsetter upåvirket av Fatima. I 1999 bodde det 3554 innbyggere i Nordkapp kommune, nå er folketallet nede i 3180 innbyggere. Det er dessuten økt handelslekkasje til Alta, mange velger også stamflughavnen i Alta når de skal ut å reise.

Heller ikke for turistnæringen kan det dokumenteres økt besøk, men det påpekes at det er lettere å gi turistene god service når de ankommer i en jevnere strøm.



Honningsvågtunnelen: Den lengste av tunnelene i Fatimaprosjektet på hele 6,9 kilometer. (Foto: Giselle Jensen)

183 beboere



Om vel et år skal en ny bru til 160 millioner kroner gi fast landforbindelse til 83 mennesker på Linesøya i Sør-Trøndelag. – Dette er god samfunnsøkonomi, sier en glad Oddbjørn Rømma, tidligere ordfører og Linesøybruas far.

Håkon Aurlien

– Fergeavløsningsmidler er nøkkelen til prosjektet. Uten den mekanismen ville ikke Linesøyprosjektet kunne nå opp mot andre viktige fylkesvegprosjekter, forteller han.

Brua overflødiggjør en ferge som koster fylkeskommunen 10 millioner kroner i året. Summen forrenter fint byggesummen for en fast bruforbindelse.

– Realiteten er at fylkeskommunen sparer penger på å bygge denne brua og legge ned ferga ut til øya, forklarer han.

Den tidligere Sp-ordføreren var tidlig klar over at det er en pedagogisk utfordring å forsvare bruk av så mye penger til en så liten befolkning. Derfor engasjerte kommunen forskningsinstitusjonen Sintef i Trondheim til å sette opp et samfunnsregnskap.

– De har dokumentert at prosjektet gir høy samfunnsøkonomi. De

har også fortalt oss at dette gir langt bedre samfunnsøkonomi enn mange riksveginvesteringer, sier Rømma.

Utsatt

Brua skulle opprinnelig koste 104 millioner kroner og stå ferdig i 2007. Problemer med steinfyllingene ute i sjøen gjorde at utgiftene rant på. Høsten 2008 måtte entreprenøren Mesta stanse arbeidene. Nå kommer de i gang igjen etter at både kommunen, fylkeskommunen og Staten har bidratt med mer penger.

Halvannen kilometer steinfylling over fjordpartiet Lina var på plass da bru-prosjektet ble stanset. Den 315 meter lange enfelts stålbrukonstruksjonen lå klar ved verkstedet i Sandnessjøen. To 30 meter dype betong-senkekasser ble forsøkt plassert på steinfyllingene, men måtte tas bort. De dupper nå i sjøen inntil Stokkøybrua lenger inne, og steinfyllingene skal sikres med ståljernsøyler.

Fortsatt lønnsomt

– Selv med den økte byggesummen er prosjektet lønnsomt, sier Rømma. Økonomen måtte etter åtte års i ordførerstolen gå tilbake til regnskapsjobben etter at siste valg ga en ny flertallskonstellasjon. Men det skyldtes ikke uenighet om Linesøy-prosjektet og de 12,5 millioner som skal betales av kommunen og lokale sponsorer.

Ny aktivitet

– Det er nok de som har ment at Linesøyprosjektet har tatt mye ressurser, men alle kommunale ved-

tak har vært enstemmige, understreker han.

Enigheten er klart påvirket av det politikerne har sett etter at Stokkøybrua ble åpnet høsten 2000. Den knyttet 350 øyboere til fastlandet, har ført til at 15 barn på en grendeskole fikk fem minutter økt skoleveg til den større skolen på andre siden av brua, og har også ført til ny bosetting og ny næringsvirksomhet.

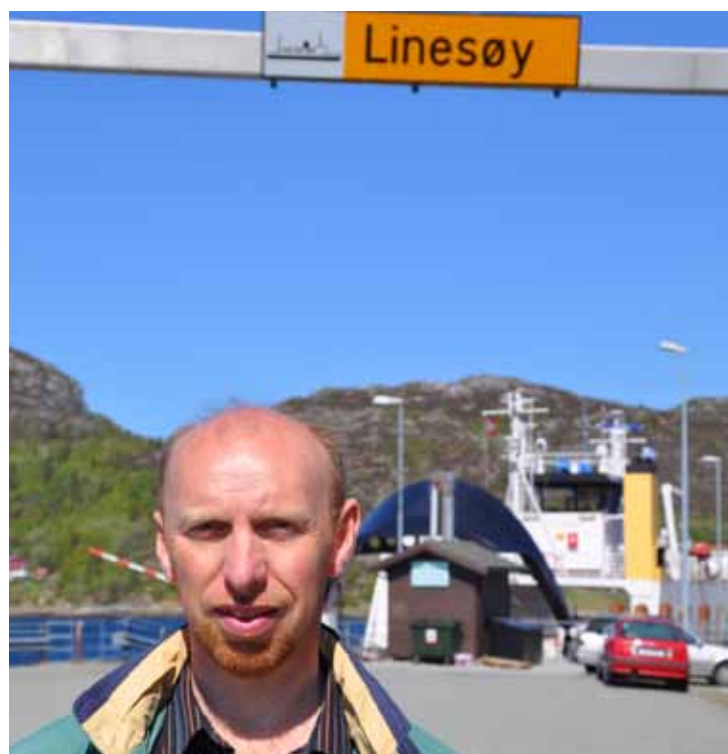
– Distriktsnorge opplever faktisk en befolkningsreduksjon selv om ingen liker å snakke om det. På Stokkøya har brua hjulpet oss til å holde på befolkningen, sier han.

Nødvendig

Selv om Rømma og hans medpolitikere kun har argumentert med tall for å få fullført Linesøy-brua, har de en klar oppfatning om konsekvensene for Linesøy-samfunnet om byggestansen skulle ha blitt varig.

– Vi har aldri truet med fraflyttingsspøkelset i diskusjonene med de sentrale myndigheter. Det ville ha slitt på de som bor der ute. Men vi ser jo behovene for bedret kommunikasjon i et moderne samfunn. Nå siste ferge til øya går klokken 18.30 tre dager i uken, og en time for på lørdager, er det et alvorlig hinder mot å delta i foreningsliv og lokale aktiviteter. De eldre ute på øya ville nok bodd der fortsatt, men det ville blitt vanskelig å få yngre til å overta, sier han.

– Statens vegvesen skal ha en stor honnør. De har vært en aktiv og konstruktiv deltaker i hele prosessen, sier Oddbjørn Rømma.



Fergeavløsning: Nedleggelse av dagens fergesamband er nøkkelen til prosjektet, sier Oddbjørn Rømma. (Foto: Håkon Aurlien)

Overvurderer effekten av veg

En statistisk analyse Transportøkonomisk Institutt har foretatt av 102 store vegprosjekter åpnet mellom 1993-2005, viser ingen virkninger på inntektsnivå og næringsutvikling i nabokommunene men en svak sammenheng på befolkningsutviklingen.

Håkon Aurlien

– Politikere har generelt en tendens til å tro at samferdselsprosjekter får større positive effekter enn de faktisk har, sier seniorrådgiver Toril Presttun i transportplan-seksjonen i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen er oppdragsgiver for TØI-rapporten som ble offentlig-

liggjort nå i april. (Den kan lastes ned fra <http://www.toi.no/article28399-8.html>).

Mens utbygging av veger tradisjonelt har vært sett som et tiltak for å skape arbeidsplasser i utkantområder, mener forskerne at den positive effekten snarere er et større arbeidsmarked. Nye veger gir økt mulighet til å pendle lenger. Florø – Førde er på grunn av bedre veger blitt et felles arbeidsmarked.

Forskerne er kommet til at 10 000–30 000 innbyggere bør bo innenfor en reisetid på 45–50 minutter for at det skal være grunnlag for et godt servicetilbud og et arbeidsmarked som hindrer lekkasje til nærliggende større byer.

Forskerne har sett nærmere på tre prosjekter og konstaterer at turistnæringen i Nordkapp ikke har merket endringer i antall

besøkende på grunn av fastlandsforbindelsen.

De peker dog på at en bedret vegtransport kan oppleves som nødvendig for å opprettholde tradisjonelle kystnæringer innenfor dagens moderne produksjonsmønstre.

– Vintersikker veg til Florø og fergeavløsning (Bømlo, Stord og Nordkapp) har eksempelvis bidratt til den nødvendige transportkvalitet som eksport av ferskvare krever, heter det.



(illustrasjon: Faksimile av rapport; se link i artikkelen)

Ny E18 i Telemark: – Tidligst start i 2014

– Det er viktigere å finne den riktige traseen enn å starte vegbygging raskest mulig. Uansett kommer vi ikke i gang med å bygge ny E18 i Bamble før tidligst i 2014.

Kjell Wold

Det sier prosjektleder i Statens vegvesen for ny E18 i Telemark, Roar

Gärtner. Etter at Statens vegvesen fikk klarsignal fra departementet til å starte planleggingen av ny E18 fra Langangen i Porsgrunn til Dørdal i Bamble i vinter pågår det nå flere utrednings- og planprosesser samtidig. Et velbesøkt folkemøte om parsellen E18 Rugtvedt–Dørdal i Bamble viste hvor stor interessen for den nye veggen er. E18 i Bamble er en av landets verste ulykkesstrekninger.

– Det jobbes med en mulighetsstudie som skal være ferdig til høsten. Den skal blant annet ta for seg spørsmålene om bompengefinansiering. Som oppfølging av regjeringens beslutning om en såkalt Konseptvalgutredning (KVVU) og etterfølgende kvalitetssikring, skal det også på E18 i Porsgrunn vurderes alternative traseer fra Langangen med bru over Eidangerfjorden i tillegg til utvidelse av dagens trase. Ny fire felts E18 gjennom Telemark blir trolig planlagt og bygd ut i to eller tre etapper. E18 Langangen–Grenlandsbrua blir ett eller to delprosjekter, mens E18 gjennom Bamble bygges ut i en etappe. Det er strek-



Bamble først: Byggingen av ny fire felts E18 i Bamble i Telemark kan tidligst komme i gang i 2014 eller 2015, sier prosjektleder Roar Gärtner i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

ningen Rugtvedt–Dørdal i Bamble som skal bygges først. Byggestarten forventes i 2014 eller 2015. Planprogrammet for ny E18 i Bamble legges ut til offentlig ettersyn i løpet av

høsten. Bamble kommune har alt vedtatt en kommunedelplan for ny E18. Det betyr at arbeidet med en ny kommunedelplan trolig kan droppes for heller å gå direkte på en reguleringsplan. Kommer arbeidet i Bamble i gang i 2014 eller 2015 kan vegen i beste fall åpnes i 2017. En utvidelse av dagens E18 virker minst sannsynlig. Fire fem alternative traseer nord for dagens E18 er til vurdering. Hvis kommunen faller ned på ett alternativ kan byggingen komme raskest i gang. Strekningen Rugtvedt–Dørdal er 17 km. Ny parsell uansett hva slags trase som velges vil trolig innebære bygging av minst fire-fem tunneler.

Reviderte vegdryss

■ ■ Bevilgningene til vegformål økes med 200 millioner kroner i forslaget til revidert nasjonalbudsjett. Det skal hovedsaklig fordeles slik: 70 millioner kroner til økt vedlikehold av riksvegnettet i form av asfaltering og utbedring, 50 millioner kroner til planlegging av vegutbygging for bedre å sette Statens vegvesen i stand til å gjennomføre prosjektene i NTP 2010-2019. 80 millioner kroner til utbygging av E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Utbedring Gjesdal–Sirdal

■ ■ Bevilgningene til vegformål økes med 200 millioner kroner i forslaget til revidert nasjonalbudsjett. Det skal hovedsaklig fordeles slik: 70 millioner kroner til økt vedlikehold av riksvegnettet i form av asfaltering og utbedring, 50 millioner kroner til planlegging av vegutbygging for bedre å sette Statens vegvesen i stand til å gjennomføre prosjektene i NTP 2010-2019. 80 millioner kroner til utbygging av E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Ti vil bygge E39

Ti entreprenørfirma deltek i konkurransen om å bygge 5,5 km ny E39 mellom Torvund og Teigen i Høyanger. 2,6 kilometer av vegen skal byggjast som tunnel. Tilboda varierer frå 210 til 270 millionar kroner. Veidekke Entreprenør har laveste tilbud, fulgt av Mesta og NCC. Det er venta skrivning av kontrakt i juni og opning av vegen i desember 2012.

Gangbru i rustfritt stål



KVINESDAL: Et lite stykke pionerarbeid ble åpnet i Kvinesdal i Vest-Agder mai i år. Gangbrua Nesbrua over elva Kvina ble åpnet i feststemning og med flere

tusen mennesker til stede. Brua som er 74 meter lang er bygget i rustfritt stål. Brødrene Dahl AS har besørget konstruksjonstegningene av brua som er levert av

Peder Halvorsen Industrier i Kvinesdal. Brødrene Reme ledet prosjektet med å bygge brua som Asplan Viak har tegnet. (Foto: Kjell Wold)

Rv. 36-omlegging

■ ■ Rv. 36 og fv. 354 i Grenland har bytt plass med verknad frå 1. februar 2010. Endringa skal mellom anna betra trafikkkavvikling i Skien sentrum. Det skal også gjera det enklare å oppnå tilfredsstillande standard riksvegen, sier samferdselsministeren.

Miljøpakke Trondheim

■ ■ Miljøpakka i Trondheim sikrar mange gode lokale tiltak, seier samferdselsminister Kleppa i samband med oppfølging av lokale vedtak om å nytta 150 millionar kroner i bompenger i år til tiltak i trinn 1 av miljøpakka. Midlane er fordelt på prosjekt som startar i år: 40 millionar til prosjektering av E6 Sentervegen-Tonstad, 5 millionar til ny veg i Forsøkslia, 25 millionar til sykkelvegtiltak, 11 millionar til trafikktryggleik, 18 millionar til miljø- og servicetiltak, 26 millionar til kollektivtiltak og 25 millionar til planlegging.

Bruvedlikehold

■ ■ Fire firmaer kjemper om kontrakten på bruvedlikehold på Agder 2010-2011. Tilbudsåpninga ga følgende resultat: Overflateteknikk AS: 21,9 millioner kroner, Mesta Drift AS: 15,9 millioner kroner, CC4 Montasje AS: 18,4 millioner kroner, Ypsilon Contractors AS: 21,3 millioner kroner.

Rv. 510 Solasplitten

■ ■ Anleggsarbeid på rv. 510 Solasplitten i Rogaland kan ta til i sommar og kan opnast for trafikk i 2012 som tidlegare føresest, seier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Kostnadane for utbygginga er auka frå 434 til 484 millionar kroner.



Hurra for drift og vedlikehold!

Statens vegvesen i Telemark feiret nylig at vintervesongen 2009/2010 er over og at drift- og vedlikeholdsarbeidet gikk tilfredsstillende.

Kjell Wold

– Som etat har vi for vane å markere vegåpninger med snorklipping og feiring. Vi synes det

også er verd å markere det med noe positivt, at nok en vinterseong har gått bra på drift- og vedlikeholdssiden. Det er også en veldig viktig del av vårt arbeid som trafikksikkerhetsetat, men det er ofte underkjent, sier leder for vegseksjonen i Telemark, Kjell Solheim.

Fra hvit til svart

Telemark har prøvd å visualisere dette med en uhøytidelig marke-

ring av overgangen fra hvit snø til svart asfalt og at siste vinterseong har forløpt bra og uten store problemer. Med lang sommerseong i vente står nye utfordringer i kø. Derfor er det ingen grunn til å hvile på laurbærene, men en skikkelig kakefest for de tilsatte, det har de fortjent, mente Solheim.

God vinterdrift: Verd å feire med en kake i Statens vegvesen i Telemark. (Foto: Ruth G. Haug)

Saltet svir



Dødt: – Nesten alle knopper er døde, konstaterer Per Anker Pedersen og Kristin Marie Berg ved et tre inntil E6 ved Moss.

Hva i granskauen: Saltskadene er godt synlig i sprutsonen fra brøyteutstyret, her langs E6 ved Gardermoen. (Begge foto: Håkon Aurlien)

Vegetasjonsmiljøet i Statens vegvesen fortviler over ødeleggelsene av vegetasjon etter årets vinter-sesong. – Saltskadene i år er større enn noen gang, sier Per Anker Pedersen ved Universitetet for Miljø og Biovitenskap på Ås.

Håkon Aurlien

Landskapsarkitekt Kristin Marie Berg er nå i ferd med å kartlegge skadene på trær og busker som er plantet langs den nye E6 i Østfold. Vegen sto ferdig for to år siden etter at store beløp ble brukt på vegetasjon for å glede trafikanter og naboer.

– Veldig mye av det vi har plantet over år er gått tapt denne vinteren. Det er ille, sier hun.

Kartlegge

Per Anker Pedersen er nå engasjert av Statens vegvesen for å foreta en skadevurdering av vegetasjon langs flere hovedveger på sørøstlandet. Han har forsket på effekter av salt på vegetasjon siden 1991 og mener skadene etter denne vinteren er langt større enn etter de tidligere skadeårene 2003 og 2006.

– Skadene er dramatiske, både i Buskerud, Nordre Vestfold, i Bærum og i Østfold. Det er første gang jeg har sett skader helt til topps i 30-40 år gamle trær. På bjørk, som er særlig utsatt for saltsprut, kan det påvises skader i større avstand enn for andre treslag. Det er ingen tvil om at skadene har sammenheng med vegsalting, sier han.

– Skadene vi ser nå er alvorlige og de må vi møte, sier Lars Erik Hauer, leder for Veg- og transport-

avdelingen i Statens vegvesen Vegdirektoratet. Han mener saken illustrerer de utfordringer Vegvesenet har med å forene hensyn til miljø, trafikksikkerhet og fremkommelighet. Vegvesenet driver et større FoU-prosjekt for å begrense ulempene ved vegsalting, og planlegger nå en saltkonferanse for å få nye innspill fra brukere og fagmiljøer.

200.000 tonn

Sist vinter ble det brukt over 200.000 tonn salt i Norge, omtrent like mye som forrige sesong som hadde det høyeste saltforbruket noen gang i Norge. Saltforbruket har med unntak av en topp vinteren 1994/95 økt svakt fra ca 60.000 tonn tidlig på 90-tallet, passerte 100.000 tonn i 2004/05 og har siden økt kraftig.

Noe av forklaringen er at flere veger saltes vinterstid, for en stor del på grunn av økende trafikk. Økningen forklares også med redu-

sert erfaringsnivå blant brøytebil-sjåførene etter privatiseringen av daglig drift av vegnettet fra 2003.

Saltfilm

Per Anker Pedersen forklarer de store skadene i år med en kombinasjon av en hard vinter, salting selv i kalde perioder samt lite nedbør. Han mener salting i kaldt vær har gitt høy saltkonsentrasjon i tåkespruten etter bilene, så sterk at knopper og bark er ødelagt når spruten har lagt seg som en saltfilm på vegetasjonen.

– Vinterens kulde burde ikke være et problem for vanlige løvtrær, kun for mer eksotiske bartrær. Men knoppene som skulle ha sprunget ut til blader og skudd er døde. Skadene varierer veldig fra art til art. Men nå ser vi store skader også på arter som er valgt ut fordi de skal tåle å stå i et saltutsatt miljø. Vi vil se de samme skadene igjen om vi beholder dagens saltregime og igjen opplever de værforhold vi har hatt i vinter, sier han.

FAKTA

Vegsalt brukes for å hindre is og snø å legge seg på hovedvegene. Det gjøres fordi en bar veg normalt vil gi sikrere kjøreforhold for trafikantene, i særlig grad tungtrafikken.

Bekymringer rundt effektene av de økte saltmengdene førte til at Statens vegvesen i 2007 startet et fireårig prosjekt for å finne ut hvordan man kan redusere bruken av salt samtidig som man opprettholder god fremkommelighet og trafikksikkerhet gjennom vinteren.

Utenfor Ålesund og Elverum er det i vinter gjort forsøk med nytt maskinelt utstyr for å feie snø og is av vegen. Ved Eidsvoll er det gjort et forsøk med å vaske allétrær.

Alkolås for promilletatte

En tverrfaglig arbeidsgruppe ledet av Statens vegvesen går inn for en forsøksordning i to fylker med alkolås som alternativ til tap av føreretten etter promillekjøring.

Håkon Aurlien

–Vi går inn for en frivillig ordning der den som blir tatt for promillekjøring kan velge mellom tap av førerett, eller å delta i et program som gir mulighet til å kjøre en bil utstyrt med alkolås i den ordinære inndragingstiden, sier Anne Beate Budalen som har vært sekretær for arbeidsgruppen.

Gruppen ble oppnevnt for tre år siden. Den ble satt sammen med personer fra Vegdirektoratet, Politidirektoratet og Helsedirektoratet, og senere utvidet med deltakere fra Justisdepartementet og Akershus friomsorgskontor. Konklusjonen ble en anbefaling om i første omgang en forsøksordning i Akershus og Nord-Trøndelag.

Kjøreseddel

Arbeidsgruppen foreslår ingen endringer i dagens inndragingsrutine. I dag er det slik at alle som blir tatt for promillekjøring med over 0,4 i promille blir fratatt førerkortet for en kortere eller lengre periode, minst seks

måneder men økende til 3-5 år ved promille over 2,0.

Det nye er at den som blir tatt kan få utstedt et midlertidig kjørebrev som gir rett til kjøring av en bil utstyrt med alkolås i Norge. Den promilletatte skal selv betale kostnadene ved installasjon av alkolåsen. Måleapparatet skal sjekkes og kalibreres hver fjerde måned.

Forutsetningen for å delta er i følge arbeidsgruppas forslag følgende:

- Vedkommende gjør en skriftlig avtale som innebærer edruelighet

- Gjennomgår en legevurdering av egnetheten til å ha førerkort
- Deretter gjennomfører en lege kontroll hver fjerde måned for å dokumentere edruelighet.

Et normalt alkoholforbruk vil ikke slå ut på denne testen. Gruppen foreslår at man må klare kravet til alkoholmarkører i minst ett år før man kan få tilbake retten til å kjøre uten alkolås. Det vil også være et krav at vedkommende deltar i møter i regi av friomsorgen.

– Vi mener alle andre straffeelementer som er resultat av promillekjøringen, som bot eller fengsel, skal følges opp på vanlig måte, sier Budalen.

Tre bru-bud

■ ■ Tre firmaer har lagt inn bud på bruvedlikehold på en rekke bruer i Telemark for årene 2010-2011. Blant dem er E18 Grenlandsbrua over Frierfjorden. De tre firmaene er Ypsilon Contractors AS: 11 mill. kr, BM Overflate Teknikk AS 16,7 mill. kr og Mesta drift AS: 11,8 mill. kr.

Spunter i sommer

■ ■ Frem til november vil det pågå spunting på baksiden av Havnelageret i Oslo, sett fra sjøen. Det skal bygges ny av- og påkjøring til Bjørvikatunnelen fra Rådhusgata. Arbeidet gjøres etterhvert som entreprenøren kommer til på gamle E18, men tilkobling vil skje etter at tunnelen er åpnet for trafikk i begge retninger i september.

LANDET RUNDT



Ny gammelbil

LILLEHAMMER ■ Noen ganger må det handles raskt: Da Østfold vegvesens 93 modell Golf TDI nylig ble pensjonert skulle den etter oppskriften vrakes fysisk. Det var synd for dette er den første bilen etaten kjøpte med en da revolusjonerende drivstofføkonomisk motor.

Den er også en av få biler originaldekor fra ommerkingen av Vegvesenets kjøretøyer samme år. Men Vegmuseet ved Lillehammer ville gjerne ha bilen og forleden ble den tatt i mot av Vegmuseets Mass Haugen (som lovet å ta godt vare på den. (Foto: Håkon Aurlien)



Vegåpning i juli

FARSUND ■ Fylkesveg 651 Skråveien i Farsund i Vest-Agder blir etter planen åpnet 1. juli 2010.

Vegprosjektet er del av den såkalte Listerpakken og en av mange vegprosjekte som er åpnet eller under bygging og planlegging

i kommunene Lyngdal, Farsund og Kvinesdal. Arbeidet startet i februar 2009 og Veidekke har vært entreprenør. Skråveien består av 2,3 kilometer veg, tre rundkjøringer og 340 meter tunnel. (Foto: Signe Gunn Myre)



Trollstigen åpnet

TROLLSTIGEN ■ Fredag 28. mai kl 10.00 åpnet fylkesveg 63 Trollstigen. Åpningen var noen dager senere enn i et såkalt normalår. Årsaken til det er at det i år har vært uvanlig store ismengder i Kjellstadlinja. Isen må av sikkerhetsmessige årsaker ned før en kan sette trafikk på Trollstigen.

– Nå har vi i en periode hatt et varmere vær, og mye av isen har dermed løst. Sist fredag gjorde vi et vellykket forsøk med betongkula, og fikk ned isen som ikke allerede var løst naturlig, forteller seksjonsleder Ivar Hol. (Foto: Reidun Øverland)



Rekrutter på sykkelturn

SANDEFJORD ■ På en inneklemt maidag arrangerte Rekrutteringsprogrammet sin tredje samling for kull fire i Sandefjord.

Hovedtema for samlingen var planlegging og undertema om

prosjektets bakgrunn, planleggingsverktøy og rammer.

En av forelesningene handlet om planlegging av hovedvegnett for sykkel med eksempler fra Sykkelen Sandefjord. Og som

en praktisk videreføring av dette emnet var det lagt inn en tre timers økt med befaring fra sykkelsetet i og rundt Sandefjord. (Foto: Thorbjørn Chr. Risan)

Gjennomslag i Ryatunnelen

TROMS ■ 27. mai blei siste salve sprengt i Ryatunnelen på fv. 858. Da var det drevet 2660 meter fjelltunnel. Arbeidet med Ryaforbindelsen som erstatter dagens fergesamband mellom Vikran og Larseng startet i april 2009 og planlegges ferdigstilt i august 2011. Tunnelen med tilstøtende veger er beregnet å koste 270 millioner kroner. Vegeier er Troms fylkeskommune, byggherre er Statens vegvesen og entreprenør er Mesta AS. En viktig finansiell samarbeidspartner er Ryaforbindelsen AS. (Foto: Torild Heimdal)



Pelespisser: Nye pelespisser som dette kan spare både tid og penger under bru-bygging. (Foto: Tewodros Tefera)

Pionérprosjekt på pelespisser

Hvordan slå stålrørspeler som denne ned i fjell uten at de kolliderer? Det er spørsmålet Statens vegvesen får svar på i FOU-prosjektet og masteroppgaven som leveres ved NTNU til sommeren.

Kjell Wold

– Vi håper å ha svaret klart når studenten Sveinung Jørgensen Tveito leverer sin masteroppgave i Trondheim i juni, sier prosjektleder Grete Tvedt i Statens vegvesen. Fullskalaforsøket i felten ved E6-prosjektet Dal-Bogsrud i april tyder på at de nærmer seg en løsning på form og størrelse på den kritiske pelespissen.

120 000 stykket

– Vi fikk ideen til å starte et FOU-prosjekt i 2006-2007, forteller Tvedt. Statens vegvesen har opplevd kollaps og vrakpeler flere ganger under ramming av stålperler ned mot fjell. Blant annet på Bakke bru på Modum gikk det galt. Det er både dyrt og tidkrevende å måtte gjøre en slik jobb om igjen. En pelespiss kan koste 120 000 kroner bare å få levert på byggeplassen. Ved å standardisere pelespissene kan vi både spare mye tid og penger.

Siden 2007 har vegvesenkollegene Grete Tvedt og Tewodros Tefera jobbet med å forbedre denne teknologien.

Finteknologi

FOU-prosjektet til NTNU-studenten er en fortsettelse og oppfølging av en konsulentutredning og to tidligere masteroppgaver om samme emne.

– Forsøkene som ble gjort i Akershus i vår viser at dimensjoneringen på disse pelespissene er helt avgjørende, forklarer geotekniker Tewodros Tefera.

Ramming av store stålperler i fjell er finteknologi i grensesnittet mellom staldimensjonering, geoteknikk og geologi. Siden 1970-årene har både Statens vegvesen og bygge- og konsulentbransjen jobbet for en bedre veileder for denne typen spesialarbeid.

Derfor har Statens vegvesen og NTNUs pelespissforsøk og FOU-prosjekt de seneste årene

skjedd i nært samarbeid med en rekke firmaer innen forsknings-, konsulent- og entreprenørbransjen. Bistand og tilrettelegging fra byggeledelsen ved E6-prosjektet var også svært viktig for å få gjennomføringen av fullskalaforsøket.

Gjennombrudd

Med den pågående masteroppgaven om standardisering av pelespisser håper en at 2010 blir gjennombruddsåret for dette høyteknologiarbeidet som vil gjøre framtidige stålpearbeider på mange typer bygg både

sikrere, raskere og billigere.

– Forsøkene på E6 Dal-Bogsrud tyder på at vi nærmer oss svaret vi har lett etter i mange år, sier Grete Tvedt og Tewodros Tefera i Statens vegvesen med forventningsfulle smil på lur.



Pelepionerer: Grete Tvedt og Tewodros Tefera i Statens vegvesen er nær et gjennombrudd for nye og bedre pelespisser på stålrørspeler. (Foto: Kjell Wold)

Samferdselsminister Kleppa høyt i Sky

For samferdselsministeren ble dagen etter nasjonaldagen en lang reisedag, men den ble til de grader avsluttet i høyden da hun ville se nærmere på E18 Sky-Langangen.

Lars Helge Rasch

Kleppa ble imponert av dimensjonene på brua ved Kjøse, pillarene er 60 meter høye, og fra toppen av en nystøpt bru forklarte prosjektleder Jørn Rinde om anlegget. Parsellen ligger både i Larvik kommune i Vestfold og Porsgrunn kommune i Telemark og skal bli 10,5 kilometer firefelts

motorveg når den står ferdig sommeren 2012. Kontraktsummen er på 1,8 milliarder kroner.

For tiden er Sky-Langangen det største prosjektet i Region Sør. Møtet var på Statens vegvesens regionkontor i Arendal, og Kleppa møtte ordførerne i Arendal og Tvedestrand, fylkesordføreren i Aust-Agder og representanter fra Aksjonen "Bedre riksveg på Sørlandet". De presenterte flere alternative former for finansiering for å få inn planleggingspengene og uttrykte håp for at statsråden kunne finne en løsning slik at prosjektet ikke stanset opp.

Statsråden svarte at hun skulle ta innspillene med seg til et møte senere i mai med Vegdirektoratet, og at hun var innstilt på å finne en

løsning i samarbeid med fylkeskommunen og de berørte kommunene.

Hun fikk selv erfare strekningen Arendal-Tvedestrand da hun kjørte E18 i bil fra Arendal til Kjøse og besøket på Sky-Langangen.

– Jeg ser at dagens vei på langt nær er god nok, sa hun ved ankomst til Kjøse.

Les mere på www.vegvesen.no/Vegprosjekter

Høyt oppe: Prosjektleder Jørn Rinde forteller om anlegget til statsråd Kleppa. Bak fra venstre: Ingeir Slettemoen fra Veidekke og Erling Ekern fra Hæhre. (Foto: Lars Helge Rasch)



REPORTASJE



På startstreken: Litt småspent og noen sommerfugler fløy nok rundt i magene deres. Prosjektleder Kirsten Grønnerød og teknisk ansvarlig, Bjørn Malmanger, utenfor salen der Mime ble presentert, like før foredraget startet. (Foto: Helge Rong)

EMC vil studere MIME

Det verdensomspennende datakonsernet EMC fant Mime-programmet så interessant at de vurderer å lage en studie av prosjektet.

Helge Rong

Da prosjektleder Kirsten Grønnerød var ferdig med sitt foredrag om Mime under EMC World 2010, kom EMC sin leder for offentlig sektor, Christopher Sprague, småløpende frem. Han hadde en klar melding med seg.

– Vi vil gjerne studere Mime-prosjektet. Er det mulig å få satt opp en telefonkonferanse når dere er tilbake i Norge?, var spørsmålet til Grønnerød. Og svaret ga seg selv. Nå venter Grønnerød på konkret tilbakemelding.

– Når et så stort selskap som EMS, som har levert hovedbestanddelen av det som skal bli Mime-systemet, Documentum, viser interesse, må vi ha gjort noe riktig, tror Grønnerød. EMC lanserte sin nye visjon, Private Cloud, på kongressen. Bak begrepet ligger et mål om å etablere systemer som blir langt mer rasjonelle i forhold til flyt av data. Spådommen fra selskapet

er at behovet for lagringsplass vil øke enormt de kommende årene. Det vil igjen sette enda større krav til systemer som kan finne igjen informasjon på en enkel måte. Målet er helt i tråd med det Mime-prosjektet jobber med.

Hyggelig

Grønnerød underholdt sitt publikum en knapp time med et foredrag der tilhørerne også fikk med seg bilder av vakre norske landskap. Før hun gav seg ut i det faglige, benyttet Kirsten også muligheten til å reklamere litt for refleks, som også ble delt ut til publikum. Mange av dem hadde aldri hørt om refleks.

– Vi var vel ikke helt hendige med tidspunktet vi fikk, men med slik respons ble det jo riktig så hyggelig, mener Grønnerød. Prosjektlederen gav tilhørerne en innføring i hvordan Mime er bygget opp, hvilke løsninger som er valgt, hva som er kjøpt inn og hva som er skreddersydd for å få helheten til å fungere.

– Bare det å få lov til å holde en slik orientering i et slikt forum er ganske stort. At EMC også fattet konkret interesse for Mime, er jo en kjempebonus, mener Grønnerød.

Store dimensjoner

EMC World er en internasjonal datakongress som arrangeres årlig av det verdensomspennende data-

konsernet EMC. 2010-utgaven samlet rundt 6 000 deltakere fra 103 land. Deltakerne kunne velge blant

475 tekniske sesjoner og 75 sesjoner hvor ulike prosjekt ble presentert. I sistnevnte kategori var det Kirsten

Grønnerød fikk en time til å legge frem hva Mime er og hvor langt prosjektet er kommet.

Etatsprosjektet Mime i front

Etatsprosjektet Mime ligger langt fremme når det gjelder å utvikle et helhetlig system for informasjon flyt. Det er fasiten etter den store datakongressen EMC World 2010 i Boston, USA.

Helge Rong

Prosjektleder **Kirsten Grønnerød** kan trygt konstatere at Statens vegvesen ligger i front når det gjelder å utvikle og ta i bruk et helhetlig system for håndtering av dokumenter.

– Bortsett fra det svenske forsvaret var det ingen andre som kunne vise til like gode løsninger og resultater som Mime har, forteller den stolte prosjektlederen. Grøn-



nerød er svært fornøyd med utbyttet fra USA-turen.

Bjørne Malmanger

er delprosjektleder for teknisk arkitektur. Han mener det største utbyttet fra kongressen er innblikket i hvordan andre har tenkt rundt bruken av Documentum-løsningen.

– For meg var det veldig nyttig og lærerikt å se hvordan andre tenker og hva de gjør. Vi fikk også avstemt at våre tanker er på linje med måten andre ser for seg å løse problemstillingene rundt dokumentflyt og gjenfinning. Produktmessig var det lite nytt innen programvaresiden, mens det var noen mindre ting på maskinvaresiden vi bør snuse litt mer på, mener Malmanger.

Siren Gravdal er Delprosjektleder for Mime Fagarkiv og del-



taker i Mime Noark 5 mottak.

– Konferansen viser at vi har gått i riktig retning i forhold til å integrere fagsystemer. Det vi har av løsning hos oss er veldig fleksibelt, som gir masse muligheter for utvidelse, er Gravdal sin oppsummering etter å ha kikket på hvordan andre jobber med tilsvarende utfordringer.

Linda Molvik er prosjektdeltaker i Noark 5 mottaksprosjekt og Søkprosjekt i Mime. Hun sitter også med det inntrykket at Mime er kommet langt i sin tankegang, i forhold til det som ble presentert.

– Det gleder meg, sier hun.



Gir engelske råd til etaten

– Dårlig engelsk er verdens mest utbredte språk, sier Gail Adams Kvam, med et glimt i øye. Hun har nå jobbet tre måneder som engelsk rådgiver i etaten.

Henriette Erken Buserud

“This is Gail Adams Kvam, our English adviser. By combining translation, text revision and courses for NRPA employees, she will help us communicate better with a wide range of users. Our goal is to

communicate more professionally on our website, at meetings and conferences, and when serving the public.”

Slik kunne overtegnede ha presentert den engelske rådgiveren på et møte. Og nettopp det å være komfortabel med å presentere andre er noe Gail er opptatt av.

– Å gjøre dette på en god og naturlig måte er viktig i en sosial sammenheng. Det kan være lettere å presentere andre enn seg sjøl på engelsk hvis en føler seg utrygg – da får en oppmerksomheten over på andre, sier hun.

Gail er statsautorisert translatør med mer enn tretti års erfaring. Hun har en 60 prosents stilling ved Internasjonal stab i Vegdirektoratet og skal bidra til et språkløft i etaten.

Har oversatt titler

Det viktigste hun har gjort til nå er å oversette organisasjonskart og stillingsbetegnelser.

Sjefingeniør er av de vanligste titlene i etaten. Noen har brukt tittelen Chief Engineer på engelsk, men det kan være misvisende, siden dette brukes mest innen skipsfart. Den riktige benevnelsen er Senior

Principal Engineer.

– Alt som er oversatt er lagt ut på vegveven. Dersom du har en funksjon som ikke ligger der, kan du ta kontakt så vi kan finne en god beskrivelse sammen, sier Gail som vil holde diverse engelskkurs utover høsten.

– Og hvis du skal gi et eksempel på typiske feil vi nordmenn gjør?

– Da må det bli “I look forward to see you”. Det heter “I look forward to seeing you/hearing from you. En annen hyppig feil er at vi sier “for six months ago”. På engelsk heter det bare “six months ago”.



Engelsk språkrøtter: Gail Adams Kvam har hendene fulle med oppdrag. (Foto: Henriette E. Buserud)



Når E18-trafikken i oktober flyttes over til en ny flott skråstagbru over Glomma i Indre Østfold, er det etter en lang planleggings- og byggeprosess som har involvert mange mennesker og mange yrkesgrupper. Bildene viser de som har planlagt og bygget brua.

De som bygde brua

(Foto: Håkon Aurlien)

BROBYGGERNE

Landemerke: Den nye E18-brua, Smålenene bru, blir et landemerke i Indre Østfold men kan ikke sees fra dagens E18-bru, Fossumbrua fra 1961 eller gang/sykkelvegbrua ved det første brustedet fra 1856. Lenger oppe skimtes jernbanebrua ved Langnes og Solbergfoss kraftstasjon der biler kan brysse Glomma på damtoppen.
(Foto: Håkon Aurlien)



Karl-Erik Willadsen
Byggeleder



Peter Gilles
Prosjektleder



Johannes Veie
Bruingeniør



– Den mest krevende jobben jeg noen gang har hatt

Håkon Aurlien

Planleggingen startet i 1997 etter politiske signaler om forsert utbygging av E18 med hjelp av bompenger.

Vegbyggingen startet lenger øst, bruplanleggere møtte kommuneplassleggere, planleggere møtte politikere og etter to år var det enighet om et planprogram for elvekryssingen med kommunedelplaner og konsekvensutredninger som ville berøre en rekke fagområder.

Utseende

I 2000 og 2001 bestemte kommunene Spydeberg og Askim hvor brua skulle ligge. Så startet prosessene for å bestemme utseendet.

– Lokalpolitikerne ønsket seg et landemerke, forteller planlegger Thorbjørn Hansen. Bruplanleggerne tegnet skisser og ideseminarer ble holdt.

I 2003 satte daværende prosjektleder Thorer Lie seg til et bord for å velge blant tre ideskisser. Sammen med han satt Johannes Veie fra Vegdirektoratets bruseksjon og nå avdøde Jørn Reinsborg, kjent som en av Vegvesenets mest kreative vegplanleggere.

Et høyt tårn

Et alternativ var en betongbru med to enorme spyd mellom kjøretningene. Et var en bru båret av tre A-lignende konstruksjoner i midten. Et var en skråstagbru båret av et høyt tårn midt i

Glomma.

Det siste ble anbefalt, men snart kom en betydningsfull justering: Tårnet ble flyttet nærmere Askim. Midt i elven er det både dypt og dårlige grunnforhold, og elven er tidvis svært stri. Problemerkene ble store nok da bunnen skulle klargjøres før støping av bæretårnet for snart et år siden. – Dette er den mest krevende jobben jeg noen gang har hatt, sier Dag Helgesen, en av 15 anleggsdykkere som i tre kvart år, uten sikt overhode, fjernet stein og slam på opptil 23 meters dyp.

Spesiell lyssetting

Brua er prosjekttert i detalj av Per Larsen i konsulentfirmaet Johs Holt. Flere fagområder er ivarett

av personell fra Vegvesenet eller konsulentbransjen. Det dreier seg om landskapstilpassing, lyssetting, HMS-arbeid, kommunikasjon og ikke minst smått og stort som er nødvendig for å drive et intenst prosjektkontor.

Menneskene er i stor grad de samme som bygde E6 Sandesundbrua i Sarpsborg, ferdig for to år siden. Vegvesenets byggeleder Karl Erik Willadsen fortsatte på E18-brua og tar nå ansvaret for daglig vedlikehold, som byggeleder for drift av hovedvegene i Indre Østfold.

Norgesfan

Det tyske entreprenørselskapet Bilfinger Berger har stått for selve utførelsen og har hatt ti ansatte på

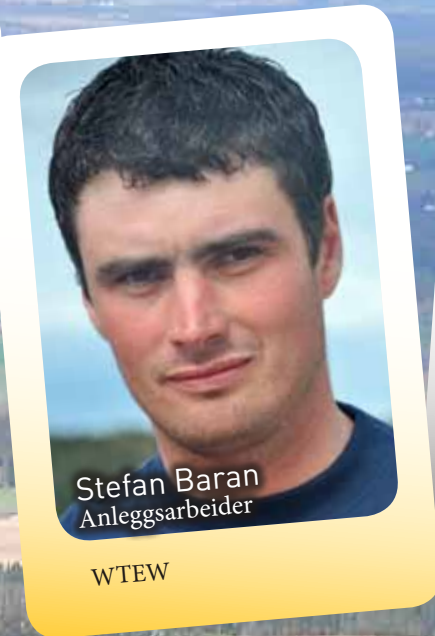
stedet for byggeledelse og administrasjon.

Deres prosjektleder Peter Gilles er blitt "Norgesfan" av oppholdet, deres anleggsleder Daniela Wilhelm i den grad at hun snakker godt norsk. 45 anleggsarbeidere er leiet inn hovedsaklig fra Slovakia. Rundt 35 mennesker har vært inne i dager eller uker fra ulike lokale entreprenører og leverandører. Kuldeperioden i vinter ble en prøvelse selv for hardbarkede anleggsfolk.

Bilfingers formann Hans Saxler blir nå pensjonist. Han bor i Rhinområdet, vil reise mye i alle verdenshjørner og gleder seg til å se mer av Norge som turist.

– Smålenesbrua er en fin finale, sier han.

BROBYGGERNE



REPORTASJE

Kongeutsikt fra Kongsvegen

50 000 kroner frå Statens vegvesen har medverka til at Kongsvegen forbi Ringebu igjen byr på panoramautsikt over eit flott Gudbrandsdalslandskap.

Håkon Aurlien

– Ringebu kommune har initiativet og arbeidsledinga, og hadde fått ein sum frå fylkeskommunen. Med vår stønad kunne ryddinga kome i gang. Vi ba om ei skikkeleg opprydding og dette er blitt veldig fint, seier tidlegare byggeleiar Johannes Gråberg i Statens vegvesen Region øst.

Oppleving

Han er pensjonist frå nyttår, men gjorde i fjor haust avtalen med kommunen. Denne har i år materialisert seg i ei heilt ny oppleving for dei vegfarande like nord for Ringebu stavkyrkje. Der det tidlegare sto høge bjørketre som ein tett og grøn tunnelvegg, er det no fri sikt mot nordvest og mot Jotunheimen.

Ringebu stavkyrkje er ei av landets finaste stavkyrkjer og er i sommarmånadane ein fast stoppestad for turistbussar på veg mot nordvestlandet.

Kyrkja ligg litt opp for E6 og til no har dei besøkande tatt strake vegen tilbake til E6. Men no reknar kommunens folk med at mange vil ta den gamle kongevegen vidare nordover, nettopp for å nyte utsikta.

Hovudveg

– Frå tidlegare gjekk hovudvegane litt opp i fjellsidene, fortel Geir Paulsrud som leier Statens vegvesens etatsmuseum. Han kjenner vegstrekninga godt, fortel at det her var veg frå middelalderen, men at vegen rundt 1700 vart flytta ned i dalbotnen.



Før og etter: Etter vegetasjonsryddinga er det igjen panoramautsikt frå den gamle hovudvegen forbi Ringebu. Johannes Gråberg ser gjerne at fleire vegstrekningar vert rydda. (Foto: H. Aurlien)

– Generalvegmeister Georg Anton Krogh ynka å flytte den opp igjen på grunn av flommene i Lågen. Det var ein lang strid med bøndene på slutten av 1700-tallet om det var den øvre eller nedre vegen som skulle haldast ved like, fortel Paulsrud.

Nedflyttinga av hovudvegane skjedde fordi vagnar med hjul trong meir jevn veg enn den som var lagd gjennom århundre av reisande til fots eller til hest.

Paulsrud fortel at nedflyttinga av hovudvegane har fortsett fram til moderne tid, der hovudvegane av jordvernomsyn er lagt heilt framme ved elva og der er blitt ei flombarriere.

Kongsveg

Han meiner det er riktig å bruke namnet "Kongsvegen" på den gamle vegen. Det var ein nemning som ble brukt på alle hovudvegar heilt til den første vegloven kom i 1824.

Rundt OL i 1994 introduserte kommunen nemninga "Panoramavegen" på den gamle vegen, nettopp ut ifrå den storslåtte utsikta.

I 1997 kom uttrykket "Pilgrimsvegen" og vegen vart del av ei pilgrimsrute som går frå Oslo til Trondheim.

– Dette er eit ledd i den europeiske moderne pilegrimstradisjonen, seier Geir Paulsrud.

Nytt museum i vest

Norsk vegmuseum Region vest opnar 19. juni. Her står mellom anna landets største snøfres, som har tent Haukelivegen og er ein av tre i Europa! Og så finn du ein av dei aller minste steinknuserane – han kjem frå Førde

Synnøve Lien

Altså ei mangfaldig samling med vegutstyr og veghistorie frå heile Vestlandet, og møterom med fletande nye stolar frå 50-talet.

Sentral stad

Grunnlaget er samlinga som var utstilt i kjellaren ved vegkontoret i Stavanger. Arbeidet starta for fleire år sidan, da det var meininga at avdelinga (vegkontoret) i Stavanger måtte ut av lokala i Lagårdsvegen, fordi leigeavtalen gjekk ut. Utstillinga måtte flyttast, og den tidlegare vegstasjonen frå 1962 i Dirdal var eigna til formålet. Og staden er ganske sentral – med Byrkjedals-tunet og Kongeparken som "naboar".

Tidlegare trafikksjef Svein Magne Olsen har vore arkitekt, og fleire pensjonistar med Martin Nødland i spissen har lagt ned eit stort arbeid. Dessutan har Lars Eide som fylkeskontakt pluss hans gjeng på vegkontoret i Stavanger, og regionskontakt Nils Nonås gjort sitt for å kome i mål.

Fleire fagområde representert

Museet inneheld ikkje berre maskiner og utstyr frå vegbygging- og vedlikehald. Det gamle Biltilsynet har fått sin plass og Plan- og prosjekteringsmiljøa er representert med feltutstyr og flotte brumodellar som er utstilte. Samlingane speglar utviklinga i metodar og teknologi.

Meininga er å ha museet ope 20. juni til 15. august samt tre-fire helger før og etter.



Vegmuseet: Tekninga visar det nye vegmuseet i Dirdal.



Ein støvar: Sjefingeniør Bjørn Chr. Grassdal har også brukt mykje fritid for å få alt klart i Dirdal – her med støvsugar.

Tunnelråd til Shetland

På Shetland vurderer de nå om de skal bygge undersjøiske tunneler – eller oppgradere ferjesamband. For å få hjelp til å ta beslutningen inviterte de to av Vegvesenets eksperter.

Henriette Erken Busterud

Jan Eirik Henning og Gisle Fossberg fra Byggherreseksjonen i Vegdirektoratet har vært på Shetland to ganger for å fortelle om erfaringer med undersjøiske tunneler i Norge.

– Shetland består av rundt 100 øyer, men det bor bare folk på 15 av disse. På fire steder vurderes det nå å bygge undersjøisk tunnel. Før de bestemmer hva de skal gjøre ville de høre om våre erfaringer

med slike tunneler. I april var vi der og orienterte blant annet Vegmyndighetene om alle sider ved dette – som standarder, sikkerhet, kontrakter og tidsperspektiv, forteller Henning.

Shetlenderne var særlig opptatt av minstetid og minstekostnad. Henning mener de klarte å gi et realistisk bilde til shetlenderne – de fikk også høre om tilfeller med ekstra sikring av tunneler på grunn av uventet dårlig fjell.

– I forrige uke var de to på ny Shetlandstur, denne gang for å presentere erfaringene for alle representantene i Shetland Island Council. Det er de som skal beslutte hva det bør satses på. De skotske myndighetene skal bestemme hva slags standard tunneler eventuelt skal ha.

– De var interessert i all erfaring de kunne få fra Norge, så vi fikk

flere spørsmål etter foredragene, sier Henning.

Om det satses på ferje eller tun-

nel vil bli avgjort i slutten av juni. Så får tiden vise om det blir aktuelt å bruke norsk kompetanse.



Undersjøiske tunnelråd til Shetland: Gisle Fossberg (t.v.) og Jan Eirik Henning fra Vegdirektoratet har fortalt om norske erfaringer både til vegmyndighetene og Shetland Island Council. (Foto: Statens vegvesen)

Svale fikk besøk av orrhøne

Han er ingen ensomm svale. Nylig fikk Svale Nederstad ved Stord trafikkstasjon besøk av en orrhøne.

Geir Brekke

Diverre var kundemottaket stengt for dagen då ein av plan og forval-

ting sine røynde fagfolk fekk auge på ei staseleg dunkledd, tobeint gjest ved inngangspartiet til stasjonen her om dagen.

Oppdagaren sto med glaset ope i andre høgda, og gjesten tok vengene fatt for å koma i dialog med etaten. Sidan kundemottaket ligg i første høgda, og dessutan var stengt, blei det ikkje nokon konklusjon på møtet der og då.

Men dagen etter var orrhøna frå Sunnhordland på plass att utanfor Stord trafikkstasjon. Svale Naterstad har fugletekke og fekk ei avklaring på gjesten sine ønskemål frå Statens vegvesen. Det var heilt OK med ein vennskapeleg klapp på skuldra, viste det seg, før høna tok ut i retning Trekantsambandet og Haugaland.



(Foto: Eva May Leirgulen)

– Det nyttar å hjelpe naturen

Statens vegvesen legger seg paddeflat og byggjer egne padde-tunneler under den nye Kvivsvegen på Sunnmøre.

Wiggo Kanck

Aktiviteten i Europas største, konsentrerte paddekoloni er stor. Det yrande livet som går føre seg, frå tidlig kveld til seint på natt i nokre veker i april og mai kvart år, hadde i fortsettinga truleg ikkje vært mogleg utan god hjelp frå vegbyggerane på Kvivsvegprosjektet.

- Paddekolonien, i dette vakre området av Sunnmøre, er rekna for å være ein av de største i Europa. Den er unik og kolonien kan være så stor som meir enn 12 000 individ, fortel prosjektleiar Oddbjørn Pladsen.

Oddbjørn Pladsen fortel at Statens vegvesen tidlegare har montert fem mindre paddetunneler i området. Paddene må krysse den trafikerte vegen for å

komme til yngleplassane sine. Tre gangar i vandringsperioden, som startar i april/mai, er det fleire tusen paddar som kvar kveld og natt kryssar vegen for å forme seg i Littlevanet. Ein halv time bruker padda for å krysse vegen.

- Da vi starta bygginga av E39 Kvivsvegen sa vi ja til å byggje sju nye paddetunneler. Undergangane har ein diameter på mellom 1000 og 1400 millimeter. Det er også montert 500 meter ledegerde av betongelement med beslag på toppen for å lede paddene fram til paddetunnelane. Kostnadene er på omlag 1,5 millionar kroner, fortel han.

Men paddeundergangar er ikkje nok til å berge bestanden frå uttynning. Ei hjelpande hand må og til. Så langt har egne "paddehjelpare" fått meir enn 9000 paddar trygt over vegen. I tillegg er det rekna med at om lag 20 prosent av bestanden har nytta dei nye tunnelane.

- Det viser seg at det nyttar å hjelpe naturen. Vi må prøve å gjøre det som er mogleg for å sikre at vi ikkje får ein "paddemaskare", seier prosjektleiar Oddbjørn Pladsen.

► **Bøyer seg for naturen:** Prosjektleder Oddbjørn Pladsen forklarar en besøkende om paddetunnelene. (Foto: Wiggo Kanck)

►► **Undergangen er (ikkje) nær:** Det er bygd sju undergangar for paddene. (Foto: Wiggo Kanck)





LAGKONKURRANSEN 61° NORD

Klare for real kamp

Hva skjer hvis Britt, som driver med sau på si og er vant til å jage bjørn, kjemper side om side med turboen Torbjørn fra nord?

Henriette Erken Busterud

Eller hvis Finn med erfaring som lettkledd januarmann møter svabergsindianeren Jan? Det vil bli høy temperatur søndag 13. juni på 61° nord: En krevende kappestrid som krever stål i ben, armer og tarmer

– mot, meninger og munterhet.

– Deltagerne må være klar for hva som helst: Det blir seks etapper som krever både fysikk og hjernekapasitet og de må like og leke.

Også må de tåle å bli bløte. Noen øvelser er litt fysisk krevende, i en annen må du klare å samarbeide under press, sier ”regissør” Arvid Løver fra Region sør.

Olympiaparken på Lillehammer, som jobber med events, har hjulpet til med oppgavene og har alle sikkerhetsklareringer i orden.

– Lørdag vil vi samle lagene og orientere om de seks etappene slik at de kan fordeles på laget. Men en av oppgavene har lagene allerede

fått: Nemlig å bygge en Olabil/farkost med minimum tre hjul som skal frakte deltageren på en av etappene. Og der kan det jo muligens være fordel med litt muskelkraft, sier Løver.

Vegen og vi ba deltagerne sende en liten kommentar som kan ”skremme” de andre. Og det er vel ingen tvil om at Region nord kan være et lag å frykte, i hvert fall når det gjelder ordbruk. Så er det bare å vente i spenning på sidelinja på taktikk, antrekk og kamprop.



Region sør-laget:

F.v. Arne Anton Erlandsen, Kjetil Nergaard, Trine Salvesen, Elisabeth Osmark Herstad og Jan Helland. (Foto: Kjell Wold)

REGION SØR

Trine Salvesen

ingeniørpadler, sykkelrytter, maratonløper, hundekjører – går alltid hardt ut og øker etter hvert..

Kjetil Nergård

ti år med combat engineering i Hæren, Tromsøgutt med hard hud og flinke hender

Jan Helland,

svabergsindianer, går på beroligende for å dempe konkurranseinstinktet.

Elisabeth Osmark Herstad

siv.ing, ryktes at hun var et ungdomstalent i friidrett, tar gjerne en utfordring

Arne Anton Erlandsen

siv.ing., løper som en edderkopp og klatrer som en antilope

REGION NORD



Torbjørn Naimak

hurtiggående turbo, men litt slapp i ”kantan”



Toril Barthel

sterkt konkurranseinstinkt og farlig når det gjelder....



Ann Mari Bjørnbakk

– Passe ong tell å vinnj heile sjitn



John Brinchmann Njarga

fryktløs ekstrem-sportutøver fra Same-land, får kick av tunge fysiske utfordringer, ellers snill og grei



Kjell Skjerve

har god kontakt med høyere makter og en jævel til å stå han av



Eirin Anne Blix

– Eg e nordlænding eg, og eg e klar!!

REGION MIDT



Camilla Svendgård

blond byfrøken, men skinnnet kan bedra...!



Ole Christian Torgalsbøen

stiller når som helst, hvor som helst og mot hvem som helst – i hvert fall i Vegvesenet.



Frank Sandvik

– Æ e` møring, kjæm fra Kristiansund, der vi e` i slækt med måsan, like fri, men også like dårlig vant.



Ole Pedro Myklebostad

en glad laks som liker piker, vin og fest.



Odd Arild Lindseth

har erfaring fra det meste. Slagord: Rutinen vil avgjøre...



Erna Varhaugvik

Uoppdaget talent fra utasund.

REGION ØST



Niklas Eriksson,

seierslysten lagleder og EU-borger med hang til hanglider og fotball.



Kari Sundfør Klynderud

landskapsarkitekt, tindebestiger, gårdkjerring og birkebeiner!



Gry Gustafsson Finstad,

jurist og moteløve som sliter ut apparatene på helsestudioene raskere enn en vegvesenansatt sliter ut kaffeautomaten.



Runar Bogen

Tromsøværing med vinnervilje, golfer og fotballspiller med drøm om å spille på TIL.



Morten Krog Sand,

TS-medarbeider og tidligere sprinter som holder piggskoene varme..

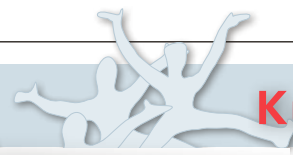


Britt Rusten

sauebonde og planlegger som nekter å tape – løper fra bjørner og de fleste.

VEGDIREKTORATET





Høyt henger de, men smørblide er de, kvintetten fra Region sør som tørrtrener til 61° nord konkurransen på Kulturdagene.

Kjell Wold

Oppe mellom tretoppene i Lardalskogen ved Lågens bredder ligger fem barske vegvesenutøvere i hardtrening til sommerlekene på Lillehammer. Tre menn og to kvinner balanserer hårfint på stram og noe ustø line åtte-ti meter over bakken. I duggfrisk morgensol høres av og til gisp og hyl eller hvin og latter når de spreke vegveseningeniørene kaster seg ut fra tretoppene og blir som unger igjen.

– Vi tar konkurransen med de andre regionene så alvorlig at vi har bevilget oss to dagers treningsleir her på ”Høyt og lavt” aktivitetssenter i Vestfold, forteller primus motor for Region sør laget Arvid Løver. Vegvesendykkeren fra Notodden skal ikke selv delta i konkurransene på Vegmuseet.

Opp i trærne, sprik med tærne

Meny

Du kjem ikkje til å svelte på Kulturdagane. Du kan vade i suppe og sodd, laks og lemsler, klippfisk og kammkake. Her ser du kva som står på smaksprøvemenuen:

REGION NORD

GRILLET HAVLAKS
GRILLET KLIPPFISK
SUPPE AV FERSKT REINKJØTT M/GRØNNSAKER
TØRRFISK FRA LOFOTEN
RØKT HAVLAKS
TROMSØLEFSER
MØSBRØMLEFSER FRA SALTEN
RENGAKAKE
KAMKAKE
MELKKAKE M/HJEMMELAGD OSTEGOMME OG KVITGOMME FRA HELGELAND
HJEMMEBRYGGET ØL
MÅSEGG
APERITIF PÅ NORD-NORSK AFTEN

REGION MIDT

SVELER
RØYKALAKS
INNERØYSODD

REGION ØST

HELSTEKT ELG

REGION SØR

VAFLE FRA VERDENS STØRSTE VAFFELVERK
PØLSETWIST
HJEMMEBRYGG
LEFSER

REGION VEST

VOSSADRAVLE
HJEMMELAGD BRYGG FRA SOGN
SPEKEMAT



Finn Bjørdal

erfaring som lettkledd januarmann i kalender, multitalent i idrett og har flere knokler på samvittigheten - både egne og andres

Margot Lynnum Bolstad

siv.ing., aktiv vegmesterskapdeltager som ikke lar seg skremme.

Jannike Hansen

nesten verdensmester i fotball, påståelig og sta.

Geir Jonny Hjertvik

møring med fiskemel, sjøvann og tungbil i blodet - som ikke lar seg stoppe.

Morten Aasheim

Topptrent!! Tidligere fotballdommer, mest utholdende uansett aktivitet.

Leif Erling Kvaal

stor og sterk, vant en lokal brigdeturnering som 18-åring og har vunnet alt han har stilt opp i siden.

REGION VEST



Svein Jarle Slinde

byggeleder med vilter skjeggvekst, dårlig i gnav og andre kortspill, men liker en god latter.



Helge Ytreland

siv.ing., norgesmester i idrett (foran TV-en), enorme kvaliteter på det taktiske plan.



Bente Haugland Oppedal

46, mannehater, sosialdemokrat, rødstrømpe og dårlig taper...



Erling Matthiessen

slu som en rev, smidig som en røyskatt, sterk som en bjørn og rask som en puma, - med stort konkurranseinstinkt



Markus Halland

svensk rugby-spiller...



Siv-Carina Vikestad

inspektør og kamplysten bondejente som tåler å få møkk under negla!



Tar skrittet fullt ut: Åsmund Johannes Sletten vil framføre erotiske eventyr i en intim atmosfære i berghallen på Vegmuseet lørdag 12. juni kl 22.00 (Foto: Henriette Erken Busterud)

Bli bergtatt av erotiske eventyr

Når sommernatta ligg utover landet sitter noen og koser seg med fire pils og en pizza ute på Vegmuseet. I samme stund vil andre bli bergtatt av erotiske eventyr - og Åsmund Johannes Sletten.

Henriette Erken Busterud

Det er lørdag kveld, klokka er 22.00. Se for deg berghallen på Vegmuseet. Intim atmosfære. Gode puter å sitte på. Elskovs-drikker med lokale urter og uante bivirkninger. Og der, mellom blafrende lys, og kanskje en

juksepeis, sitter Åsmund Johannes Sletten og leser erotiske eventyr.

Hvorfor har du valgt akkurat dette? Spesielle forutsetninger?

– He, he, det er nok ikke det at jeg er mer erotisk enn andre. Det dreier seg om en urframførelse for mitt vedkommende. Utgangspunktet var å finne på noe som kunne gjøre folk bergtatt i den flotte hallen vår.

En av bøkene han skal fordype seg i er Erotiske folkeeventyr der blant annet Asbjørnsen og Moe har små fortellinger som overhodet ikke egner seg for barneører.

– De to fikk nok med seg litt av hvert på sine besøk hos budeier da de var på eventyrjakt.

Jeg jobber jo tross alt på et museum og vil ha hovedvekt på det gamle. Men du skal ikke se bort i fra at det blir ispedd noen stykker av nyere dato, muligens også noen saftige stev og erotiske dikt. Jeg kan love mye humor, dog med noen upassende ord, bedyrer Sletten.

På spørsmål om det blir et pirrende og lettkledd antrekk svarer han at han er usikker. Foreløpig har han tenkt på James Bond-stil eller bunad. Muligens med litt nedsunkne strømper.

I følge ryktene har Sletten annonsert etter tre kvinner på nettet som kan assistere ham med å skape atmosfære under opplesningen. I likestillingens ånd oppfordrer vi menn til å søke.

REPORTASJE

Fikk publisert rapport om effekt av bistandsmidler

Marit Due Langaas og James Odeck har fått publisert en PIARC-rapport om hva som skal til for å få effekt av bistandsmidler.

Rapporten er publisert av World Road Association (PIARC). Langaas er leder for internasjonal stab i Statens vegvesen, mens James Odeck er forsker i Vegdirektoratet og professor i transportøkonomi ved NTNU. I tillegg har Kjell Bjør-

vig bidratt i arbeidet med rapporten.

Deres funn fra casestudiene for hva som er viktig for å oppnå resultater er:

– Politisk forankring og støtte må til for at reform-/endringspro-

sjesser skal kunne gjennomføres og gi varige resultater. Hvis ikke det er på plass, er det lite sannsynlig at endringer vil skje, forteller Langaas.

– Lønnsnivå vil også være av betydning for resultatoppnåelse. Lave lønninger i offentlig sektor kan

være et alvorlig hindrer for institusjonsutvikling. Foruten å skape problemer med å rekruttere og beholde personell, gjør lavt lønnsnivå en organisasjon mer utsatt for mislighold av midler og korrupsjon, påpeker de to i sin rapport.

Støtter byggherren

– Studiet i Byggherrestøtte har gitt oss trua på oss sjøl, og viser at vi sitter på mye kunnskap. Vi har vokst veldig på dette.

Henriette Erken Busterud

Slik oppsummerte byggherrestøtte Ingrid D. Rolland i Region vest da deltagerne møttes til evaluering av studiet i Bergen i mai.

Hun er en av femti ansatte som har utdannet seg til byggherrestøtte. Disse skal holde byggherrene litt i øra og avlaste prosjekt- og byggelederne med en del oppgaver.

En prosjekt- eller byggeleder har ikke kapasitet til alt – blant annet må noen forholde seg til 25 data-systemer. Da kan det være godt å ha en byggherrestøtte til å ta seg av eksempelvis økonomioppfølging, rapportering, eller stikkprøvekontroller. Vegvesenet har derfor skreddersydd en studie for byggherrestøtter, både for utbyggingsprosjekter og driftskontrakter.

– Byggherrestøtte er en viktig funksjon og noe alle prosjektorganisasjoner bør ha, og vi har gode erfaringer med de som til nå har tatt studiet. I framtida vil det bli mer bruk av prosjektorganisering, samtidig blir det mer krevende IT-verktøy for styring og kommunikasjon. Det er derfor et stort behov for byggherrestøtter, og etaten bør prioritere å utdanne flere, sier Eirik Øvstedal, leder av Byggherreseksjonen i Vegdirektoratet.

Stort utbytte

Siste kull med nyutdannede byggherrestøtter møttes i Bergen for å motta vitnemål og for å evaluere studiet, og de fleste var veldig for-



Byggherrekvinner: Hilde Moltumyr Region midt, Siw Irja Norstrøm Region øst, Trine Eilertsen Region øst og Marita Talset Region midt – er alle fornøyde med byggherrestøttestudiet

nøyde. De har brukt 50 prosent av arbeidstida i ett år på studiet, som gir ti studiepoeng (Høgskolen i Narvik).

Blant deltagerne var Marita Talset i Region midt, hun jobbet som byggherrestøtte også før hun startet på studiet.

– Jeg syntes det var veldig lærerikt, og jeg har vært heldig som har fått praktisert det vi har lært underveis. Studiet har vært utrolig allsidig – vi har hatt mange innfallsvinkler til oppgavene og sett ting både i teori og praksis. Ikke minst var det interessant med befaringer – vi har

sett ulike måter å organisere prosjekt på.

Også Siw Irja Norstrøm i Region øst er fornøyd:

– Studiet var helt topp – bra lagt opp og flinke foredragsholdere. Sjøl hadde jeg særlig utbytte av det med kontrakter, juss og befaringer. Vi som har hjulpet byggeledere har etterlyst et slik studie lenge, sier hun fornøyd.

Nyttige prosjektoppgaver

Fagansvarlig Odd Barstad på Byggherreseksjonen sier det siste kullet (16 kvinner og 3 menn) har vært ei

veldig positiv gruppe.

– Ikke minst er jeg imponert over prosjektoppgavene de har skrevet. De har vi samlet i et kompendium og lagt på vegveven, slik at andre i byggherremiljøet kan ha nytte av dem. Oppgavene spenner fra administrative til tekniske temaer; fra en forenklet brukerveiledning til Kostnadsbanken, til gjenbruk av asfalt, og prosjektstyringsplan for "StorKrifast".

– Ellers er det viktig at de som nå har tatt studiet får jobbe som byggherrestøtte – siden studiet er tilpasset denne funksjonen, påpeker Barstad.

STUDIET

- Byggherrollen
- Kontrakter
- Juss og anskaffelser
- Økonomi
- G-Prog Prosjektøkonomi og Kostnadsbanken
- Arbeidsmiljø og ytre miljø
- Styring og oppfølging
- Kunnskap om veg
- Arkiv
- Skriftlig formulering
- Informasjon og kommunikasjon
- Samhandling og dataflyt
- Personrelatert utvikling
- Befaringer
- Prosjektoppgave

Studiet er utviklet og gjennomført i et samarbeid mellom Odd Barstad fra Byggherre-seksjonen og May-Gøril Ellingsen og Atle Røijen fra Virksomhetsutviklingsseksjonen på grunnlag av et tidligere studium for noen år siden.

Som studieform er valgt en blanding av samlinger og nettbaserte studier. Alle deltakerne har hatt egen veileder. Foreleserne (ca 40 stk) har i all hovedsak kommet fra Vegvesenet.



Ønskjer velkommen: Odd Erling Botn vil ha enda flere studenter til Samferdselsskolen. (Foto: Espen Thøring, SVV)

– Søk Samferdselsskolen til 15. juni!

Veg- og banesektorens nysatsing innan leiarutdanning utvidar søknadsfristen til 15. juni.

Mark S. Berger

– Utfrå besøksstatistikken på samferdselsskolen.no, og alle telefonane og e-postane vi har fått, har vi tydeligvis vekt stor interesse med det nye utdanningstilbudet, fortel Odd Erling Botn, prosjektleiar for Samferdselsskolen.

Betring for alle

Etter at vegdirektøren, jernbanedirektøren og dei øvste leiarane frå interesseorganisasjonane EBA, RIF, FAV og MEF lanserte samarbeids-

prosjektet i slutten av april, har Botn og resten av prosjektgruppa arbeid med å detaljere leiarutdanninga.

– Målet med Samferdselsskolen er å optimalisere veg- og jernbane-prosjekt for alle involverte partar. Vi trur det er svært mykje å hente på å betre kommunikasjon, forståing og samhandling mellom alle fasar og aktørar i prosjekta, forklarer Botn.

Målgruppa er dermed både byggherrar, entreprenørar, rådgivande ingeniørar og andre som har noko dei skulle sagt i veg- og jernbane-prosjekt.

Framleis mogleg å søke!

– Når vi no vel å utsette søknadsfristen frå 1.juni til 15. juni håper

vi at enda fleire leiarar og prosjektleiarar – både på entreprenørsida og blant byggherrane – vel å søke. Vi håper likevel ikkje interessa blant konsulentane sekk av den grunn – ingenting er avgjort før alle søknadane er behandla, forsikrar prosjektleiarane.

– Deltakarane på Samferdselsskolens pilotår vil også få ein unik sjans til å være med på utforminga av utdanninga – ikkje berre gjennom aktiv deltaking, men òg gjennom tilbakemeldingane vi vil etterspørre i den tette oppfølginga, fortel Botn.

Du kan lese meir på www.samferdselsskolen.no

TETT PÅ

NAVN: Oddbjørg Mikkelsen ■ **ALDER:** 40 ■ **STILLING:** Seksjonsleder ■
BOSTED: Alta, nær Komsatoppen ■ **SIVILSTATUS:** Ugift ■
AKTUELL SOM: Nøkkelperson under stormen i Nord-Norge

I stormens øye

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Vegsystemer over en stor del av landet er ikke tilpasset dagens trafikkilde.

Hva bør Statens vegvesen gjøre for å bli enda bedre på publikumsservice?

Ha enda mer fokus på at vi alle i Statens vegvesen, uansett hvor vi jobber, har kunder å forholde oss til - interne og eksterne.

Hva ville du gjøre hvis du var vegdirektør for en dag?

Rista om enda en gang på organisasjonen vår, med fokus på at mer av vår økonomiske ramme skal ut på veg, både på veg og tk-siden.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Kjapt bevilga nye friske midler til utbedring av skader etter årets vårflo og ras - ellers så blir lite annet vedlikeholdt de neste årene.

Kunnskapsrik og myndig sto hun stø som en påle da bruene forsvant med strømmen, vegene ble oversvømt og Norge var uten sammenhengende vegnett mellom nord og sør.

Giselle Jensen

Finnmarkingen kan synes søringen finner på mye tull, men de tar alltid godt vare på vegnettet sørover til hovedstaden og Europa. Men da femtiårsflommen kom måtte de gi tapt, i alle fall for en kort stund.

Oddbjørg Mikkelsen har vært seksjonsleder på Plan- og vegseksjonen i Vest-Finnmark og Nord Troms siden 2006. Siden forvaltningsreformen har hun to fylkesdirektører å rapportere til. De holder til i Tromsø og Vadsø, omkring 50 mil i hver sin retning fra Alta. Endringene merkes godt, særlig at de mistet en egen leder med fokus på det tidligere distriktsområdet.

- Det var en overgang, men vi går oss til, smiler hun optimistisk.

Nå er det Oddbjørg som holder hus på det tidligere distriktskontoret. Hun rapporterer til sjefene på telefon og videomøter både sent og tidlig, men til

syvende og sist er hun alene når tiden er knapp og krisen et faktum.

- Jeg har en utfordrende og kjempespennende jobb. Vi får heldigvis gode tilbakemeldinger på det vi gjør, sier hun fornøyd.

- Noe av det mest spennende er å få være en aktiv samfunnsaktør, forteller hun.

Hun er i sitt ess når prosjektene lykkes og hun sammen med sine 19 medarbeidere greier å holde budsjettene og framdriftsplanen.

- Skriv at de er utrolig flinke, tar ansvar og ordner opp, ivrer hun.

Mild vår på godt og vondt

Som oftest går overgangen fra vinter til vår uten stor dramatik i Finnmark. Våren er alltid sen, mye senere enn de fleste ønsker seg. For det er om våren at finnmarkingen blir minnet om hvor langt nord de holder til, at arktisk klima byr på helt andre vartegn enn det som florerer i

Oslogryta i mai du skjønte milde. Men i år var det annerledes, uvanlig høy vårtemperatur førte til ras, flom og bekker som fant nye løp og gjorde skade på vegnettet.

- Vi hadde lite snø og mye kulde tidlig på vinteren. Dermed ble det mye isdannelse som var senere med å smelte enn snøen. Når rekordvarmen kom i mai startet en voldsom snøsmelting, men isen holdt stand og holdt igjen smeltevannet mange steder, så det vokste til demninger. Når så isen ga etter kom veldig mye vann og is på en gang, forklarer hun.

På rett sted til rett tid

Som bestilt kom Samferdselskomiteen på befaring til Nord-Norge akkurat da konsekvensene av naturkreftene var på det mest synlige. Dermed fikk de orkesterplass til å vurdere skadeomfanget og de nødvendige investeringene for å reparere veger og bruer.

- Samferdselskomiteens reise gjorde selvsagt at mediefokuset ble enda større. Politikerne fikk se mye av skadene, da de kjørte E6 ved Leirbotn vann lå bilene fortsatt på hodet ute i elven, en stor parkeringsplass var rett og slett borte og rekkverket har flommen tatt med seg. Konsekvensene var veldig tydelige, de fikk en nær opplevelse av hvordan det var, og det gjorde klart inntrykk på politikerne, forteller seksjonslederen.

Spørsmålet er om egenopplevelsen åpner lommeboka, for behovet for ekstramidler til å reparere skadene uten at det går utover andre planlagte tiltak er stort.

- Brua på rv. 93 vil alene koste mer enn 10 millioner. I tillegg kommer alle de andre vegskadene vi må utbedre, sier hun. Rv. 93 er igjen åpen for trafikk takket være Vegvesenet krisereparasjon av Baily-bruer, men det er en midlertidig løsning som må avløses av permanent bru.

I vinden: Oddbjørg Mikkelsen sto stø som en påle da naturen og vårflommene herjet som verst i Nord-Norge. (Foto: Kurt Stormo)

LØSGRUS

HVEM HVA HVOR?

Opplysninger kan sendes til fotograf Ole A. Flatmark. ole-arvid.flatmark@vegvesen.no telefon 61 28 52 67, eller postadresse: Norsk vegmuseum, Hunderfossen 757, 2625 Fåberg.



Fotograf Ole Arvid Flatmark har ikke fått nye tips om hvor i Østfold bildet under er tatt, men håper fortsatt på opplysninger fra Vegen og vis lesere. Bildet til høyre skal være tatt i Akershus men hvor er dette bildet tatt? Maskinen er en type som ble brukt på 50-tallet. Kan dette være E6 like nord for Dal, der vegen nå utvides til fire felt?



HVA SKJER?

6. JUNI/KONGSBERG

■ Labrodagen

7.-10. JUNI/BRUSSEL

■ TRA Transport Research Arena Europe 2010

9.-10. JUNI/VALLDAL

■ Åpning Gudbrandsjuvet Nasjonale Turistveger

11.-13. JUNI/GARDERMOEN

■ TransportMessa

17.-20. JUNI/TROMSØ

■ Nordnorsk bygg- og anleggsmesse

17.-20. JUNI/TROMSØ

■ Nordnorsk bygg- og anleggsmesse

30. JUNI/HARDANGER

■ Opning rassikringsprosjekt rv. 13 Bu-Brimnes.

Vet du om noe som skjer?

Tips oss på:

vegenogvi@vegvesen.no



Tidlig krok

Lille, søte Anton Kjølstad er bestemors private vegvokter.

– Tidlig krøkes som god krok skal bli, lyder sommerhilsen fra bestemor Grethe. (Foto: Grethe Kjølstad)

LØST OG FAST



Stedet...

Kjører du fylkesveg 213 nordover fra Hamar passerer du dette skiltet som antyder at du er kommet nær et gavmildt sted. 1,6 kilometer innover vegen står

det dessverre kun et skilt i et vegkryss og det viser veg videre til steder som Roterud og Kvarbergsvika. (Foto: Håkon Aurlien)

Teori og praksis

– Det sies at teori er når man vet alt, men ingenting stemmer, og praksis er når alt stemmer, men ingen vet hvorfor, skriver en av landets politimestere i et nyhetsbrev til egne ansatte. Mesteren protesterer mildt etter å ha lest en avisomtale av en forskningsrapport som viser at det er mange milliarder kroner å spare på effektivisering i offentlig sektor.

Politimesteren har selv lest rapporten og merker seg at konklusjonene er trukket blant annet med henvisning til følgende formel.

$$\hat{S} = \left\{ (x, y) \mid x \geq \sum \lambda_i x_i^*, y \leq \sum \lambda_i y_i^*, \sum \lambda_i = 1, \lambda_i \geq 0 \right\}$$

Den har kanskje relevans også for Vegvesenets effektiviseringsarbeid.

Politimesteren er ikke imponert og støtter seg til forskernes utsagn om at "Vi kan ikke på grunnlag av disse tallene si noe annet enn at vi forventer en svak produktivitetsendring opp eller ned."

Her om dagen

Lensvik er kjent for jordbær, men her om dagen var fylkesveg 755 sterkest preget av løvetannblomster på jorden og måker på himmelen. (Foto: Håkon Aurlien)



UNORMALER 115

For sikkerhets skyld

De som har satt opp skiltingen inne på området til Ullevål sykehus har nok vært i tvil om de skal skilte med offentlige eller private trafikkskilt, og i beste mening gjort begge deler. Resultatet er en unormal både i utforming og budskap.

Offentlige skilt kan brukes på private veger åpne "for allmenn ferdsel" slik tilfellet er her, men det krever et vedtak fra Statens vegvesen, og denne skiltingen er åpenbart ikke godkjent.

Forbudsskilt 302 "Innkjøring forbudt", og etterligningen i grått, er for det første ikke tingen man ønsker å forby gjennomkjøring. Vegvesenets Håndbok 050, skiltnormalene, slår fast at det er ulovlig å passere forbudsskilt 302. Kun syklistene kan gis unntak, ingen andre.

Det riktige hadde vært å sette opp forbudsskilt 306.1 "Forbudt for motorvogn", som kan utstyres med underskiltet "Gjelder gjennomkjøring".

Den grå etterligningen av forbudsskilt 302 rammes etter den unormale juryens kjennelse videre av



Vegtrafikklovens forbud mot private skilt som kan forveksles med offentlige skilt.

Etter fjorårets revisjon er Vegvesenets Håndbok 050 blitt atskillig mer forklarende når det gjelder utforming av private skilt. Offentlige skiltsymboler kan gjengis, i sort/hvitt eller grått, men det heter nå at "Skiltmyndighetene bør anbefale at private skilt utformes med rektangulær eller kvadratisk form, uansett hvilket budskap skiltet har, og at budskapet angis med tekst".

Den unormale jury gratulerer de ansvarlige. (Foto: Helge Ullsland)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Urimelige miljøkrav?

– Jeg kan vanskelig se at den underliggende forutsetningen i Vegplanmeldingen om økonomisk vekst i 1990-årene er forenlig med de meget krevende mål om utflating av de samlede CO2

utslipp til atmosfæren. Det sa blant annet vegdirektør Eskild Jensen i sin åpningstale på årets vegsjefmøte som ble arrangert i Oslo 3.-5. april.