

Vegenogvi

NR. 02 / 24. FEBRUAR / 2011
PORTO BETALT / PORT PAYÉ
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:
STATENS VEGVESEN
POSTBOKS 8142 DEP
0033 OSLO



Statens vegvesen



FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Er **DU** klar for dette?

I 2040 blir det opptil 40 prosent flere folk i storbyområdene. For å unngå trafikkaos må flere over på blant annet sykkel. Men hva skal til for at flere av oss setter oss på sykkelsetet? Sommer som vinter.

Side 2 (leder) og sidene 14-17

SIDE
04 **KJØRETØY:**
En liten magnet setter digitale ferdskrivere ut av drift.

SIDE
08 **SIKKERHET:**
23 er trafikkdrept ved vegarbeid de siste fem årene.

SIDE
18 **DRIFT:**
Flere entreprenører ønsker å drifte vegene i Norge.

SIDE
24 **BOM:**
Østlendinger betaler mest i bompenger per innbygger.

Pluss! Hastverk ga byggverk // Duell om handsfree // Mobil kontrollstasjon // Bygger veg inn i dalen // Alger liker ikke salt // Vegvesenet på Naturhistorisk museum // Mange sommerjobber // Regional skredvarsling //

Intro



FREDRIK OG EMIL DAGENS VEGVESENHELTER

Brødrene Fredrik(4) og Emil (7) Pedersen Hennum (bildet) fant i januar igjen vegvesenbilen som ble stjålet fra anleggsplassen til Ring 3 prosjektet i Oslo i jula. De unge detektivene var på besøk hos bestefaren da de oppdaget en gul Mitsubishi som stod parkert like ved bestefarens hus ved Haugenstua. Bestefaren jobber selv i Statens vegvesen og sjekket raskt bilen guttene fant. Og ganske riktig var det bilen som forsvant for en måned siden. Som belønning fikk guttene et besøk på veganlegget og gule vegvesenvester selvsagt.

LEDER:

O' hjul med din...

Det er ikke noe som er så vanskelig å utføre, har så liten sjanse til å lykkes, eller er så farlig å håndtere som innføringen av en ny tingenes tilstand.

Machiavelli

Livene våre kan ikke bestå i den formen vi lever dem i dag. Det er opplest og vedtatt at vi må endre på mye, blant annet transportvanene våre. Alternativet er kaos.

Nylig ble grunnlaget for Nasjonal transportplan lagt frem. Et av de klareste budskapene var at vi må kjøre mindre bil. Til gjengjeld må vi reise mer kollektivt, vi må gå mer og vi må sykle mer.

I denne utgaven av avisen har vi en reportasje som tar for seg sykling på vinterstid. Et sentralt spørsmål i reportasjen er: «Hvordan få flere til å sykle? Og hvordan få flere til å sykle på vinterstid?». Da vi jobbet med reportasjen her i redaksjonen, brøt det ut en spontan diskusjon rundt disse spørsmålene. «Ja, hvordan har de egentlig tenkt at vi skal begynne å sykle mer? Vi bor jo i Norge, med fjell og fjorder og grisgrendte strøk. Og så har vi jo vi jo store deler av året som ikke akkurat innbyr til sykling.»

Selv er jeg godt over snittet ivrig syklist. Sykling er morsomt, det er bra for både kropp og sjel, mener nå jeg. Og det er ikke akkurat et dårlig tiltak mot 40-årskrisen, he, he.

Men den lille diskusjonen her i redaksjonen er interessant. Her blir fingeren satt på noen helt åpenbare, men også svært sentrale problemstillinger. For min egen del må jeg blant annet innrømme at det er et lite stykke frem til jeg tar pedalene fatt gjennom kuldegrader, snø og islagte veier.

Hvis jeg synes vintersykling er vanskelig for meg, hvor langt frem er da ikke for dem som ikke er vant med, eller liker, å sykle? Og hva med dem som har barn i barnehagen? Og de som ikke føler seg i form til å sitte på et hardt sykkelsete, hva gjør de?

Spørsmålene er negativt ladet, og det kan virke lett å gi bekræftende svar. Men det trenger ikke nødvendigvis være slik.

For dem som har satt seg fore å få større deler av befolkningen over på to hjul ligger det en stor utfordring og venter. En viktig del av jobben vil være å erkjenne at de negativt ladede spørsmålene stilles, at mange er skeptiske. Men å ta skepsisen på alvor betyr ikke nødvendigvis å gi skeptikerne rett.

Endring er ofte skummelt, og det er viktig å innse at det er noe menneskelig ved den reaksjonen. Det å gjøre sykling til noe som ikke virker skummelt, vanskelig, slitsomt, tungt, - det vil være en nøkkeloppgave for å få til en bred oppslutning.

Å gi opp, og bekrefte negativt ladede spørsmål, er ikke et alternativ. Endring må til.

Og personlig er jeg overbevist om at det er mulig. Det er ikke mange år siden jeg selv grøsset ved tanken på å sykle til jobb. Men nå trækker jeg mer enn gjerne tre mil frem og tilbake. Og neste vinter, da har jeg en ambisjon om å overvinne angsten for å sykle på snø og is. Når minusgradene biter i huden, skal jeg varme meg med seieren over meg selv.

God lesning!

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



TRYKT OG GODT

DAGBLADET: NTP krever mot

Rapporten fra de ulike transportetatene om utfordringer i samferdselssektoren tegner en utvikling brattere enn vi vanligvis ser for oss. At folketallet øker mer enn før og byene vokser fortene enn før vil også øke etterspørselen etter transporttjenester. Det vil kreve stort politisk mot og vilje når medisinen skal skrives ut, mener avisa.

BERGENS TIDENDE: Sats på byene

I Bergen er utbyggingen av kollektivsystemet preget av kortsiktig, lokal og usikker finansiering. I en byregion der både befolkning og bilpark vokser fort, er det lite tilfredsstillende. Nå kommer utredningen til neste periode for Nasjonal Transportplan (NTP) Bergen kommune i møte. Byrådets sterke krav om at staten må bidra med større innsats har kanskje vunnet gehør, heter det i en leder.

JOBBS:

To hundre studenter trenger sommerjobb. Er det plass til dem?

DRIFT:

I Vesterålen har vegvesenet igjen styringen over hovedvegene.

TILSYN:

Kristian André Sæbø fikk mesterbrev. Les hvordan han gikk frem.

**VEGBILDET:****Hastverk ga byggverk**

Gangbrua over Glomma i Elverum står staslig i vinterkulden. Det monumentale uttrykket har en spesiell forklaring. Brua er bygd som jernbanebru. Men den har aldri hatt spor og er egentlig resultat av hastverk. Etter at Stortinget høsten 1857 besluttet å bygge første del av Rørosbanen fra Hamar til Elverum, skjedde planlegging og bygging i høyt tempo. Stortinget hadde forutsatt at jernbanen skulle krysse Glomma i Elverum. Men planen ble endret. Brua ble likevel fullført med tanke på en kommende Trysilbane. Men den ble aldri bygd. I stedet fikk Elverum en flott gangbru. (Foto: Håkon Aurlien)

SUNNMØRSPOSTEN:
Storbyløft i distrikta

Ein veksande økonomi, globalisering og auka kjøpekraft gjer at godstransporten veks. Auka velstand og folketalsvekst gjer at fleire skal ut på vegane i bil. Det er saman med ambisiøse klimamål utfordringane for samferdslesektoren i åra som kjem. Terje Moe Gustavsen var klar på at det blir tøffast i dei store byane då han la fram rapporten for utgreiingane til neste Nasjonal transportplan. Rekninga for storbyløftet kan ikkje sendast til distrikta, meiner avisa.

NORDLYS:
Drosjeoppydding

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa varslet flere tiltak i Stortinget for å skape en ryddigere drosjebransje, skriver avisen. Blant tiltakene som kan komme er at det skal være mulig for ligningsmyndighetene å gi opplysninger til de som utsteder drosjeløyve for å sikre at løyvehaverne betaler sin skatt som de skal. – Det er nødvendig å effektivisere løyvemyndighetenes kontroller av drosjeløyvene, konstaterte hun.

TØNSBERGS BLAD:
Mer midtdeler

At veistandarden er meget viktig sikkerhetsfaktor, burde være udiskutabelt. Bygg midtdelere på langt flere veistrekkinger her i landet! Kravet er gjentatt og forsterket etter trafikkulykken i Troms i januar, der fem mennesker mistet livet og 14 kom til skade, på en vei som har krevd 22 liv de siste ti årene. Trafikkforskere anslår at veidøden totalt sett kostet 6,3 milliarder kroner i fjor. Hvor mange hundre kilometer kunne ikke ha vært utbedret, oppgradert – eller utstyrt med midtdelere – for noen brøkdeler av dette beløpet? spør avisen i en leder.



(FOTO: KJELL WOLD)

SYKKELGLEDE FOR TUSENER

Statens vegvesen tilbyr til sommeren et nytt magasin til samtlige husstander i Region sør. Da kommer et nytt nummer av etatens sykkelmagasin Sykkelglede i et opplag på hele 300.000. Sykkelglade Signe Gunn Myre (bildet) i Statens vegvesen har en trygg hånd også med årets utgave.



Manipulerer ferdsskrivere

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

– Det er for lett å manipulere ferdsskrivere og det setter andre trafikanter i fare, sier kjøretøyinspektør Poul-Erik Christensen.

► MAGNETJUKS:

Tekst Håkon Aurlien

Kjent i bransjen

Kjell Yngvar Tømmerholt, styremedlem i Norges Lastebileierforbund, bekrefter at magnetmetoden er kjent i transportbransjen. Han etterlyser langt strengere kontroll med tungbilbransjen for å sikre at alle holder seg til reglene.

– Jeg tror ikke det er mange som bruker denne metoden. Men det går mange rykter i bransjen, og dette er nok en av mange metoder som brukes og som det må være myndighetens oppgave å avsløre, sier han. Tømmerholt mener at den norske tungbilbransjen følges opp langt tettere enn deler av den utenlandske,

og at dette bidrar til skjev konkurranse.

– Norske transportører merker en veldig sterk konkurranse fra utenlandske transportører, ikke bare over grensen, men også på det norske markedet. Vi er veldig opptatt av å få slutt på juks som rammer vår konkurransevne, det være seg juks med kjøre- og hviletid, manglende vinterutstyr, å passere norske bomstasjoner uten å betale eller å tanke avgiftsfri diesel

– De mange juksemulighetene vi ser at utenlandske selskaper benytter seg av, fører i sum til at vi blir skjøvet ut av markedet. Det er ikke bra for noen, sier han.

► FAKTA

Flere utenlandske lastebiler

Norske transportselskaper tar stadig mindre av godstransporten til og fra Norge. Om lag halvparten av all eksport og to tredjedel av alt importert gods blir nå transportert på biler fra andre europeiske land, viser statistikk fra Statistisk sentralbyrå.

Halvparten av godset går på E6 over Svinesund, en fjerdedel på E18 via Ørje. Polske selskaper økte i 2009 sin andel med 50 prosent mens svenske og tyske selskaper tapte terreng. Polsk transport er nå på tredjeplass etter Sverige og Danmark i mengden gods transportert til, fra og i Norge

Transport innenlands utføres i all hovedsak av norske biler. I tredje kvartal i fjor økte godstransporten innenlands med ni prosent sammenlignet med året før, men transporten er fortsatt lavere enn i 2008.

FAKTA:

01

En tilbyder meldte seg til jobben med å prosjektere ny E18 i Vestfold mellom Bommestad og Sky i Larvik. Rambølls bud var på 32,5 millioner kroner.

FAKTA:

02

To vil dempe støyen i boliger langs ny rv. 7 Ramrushellinga-Kjeldsberget på Ringerike. Tilbudene er på 6,9 og 7,2 millioner kroner.

En liten magnet er alt som skal til for å sette ut av spill de nye digitale ferdskriverser i tunge kjøretøyer. – Dessverre kan vi ikke lenger føre effektiv kontroll med at sjåførene overholder kjøre- og hviletiden, sier Poul-Erik Christensen som er inspektør ved Svinesund kontrollstasjon.

Magnetet han viser frem til fjernet fra et vogntog sist måned. Rett plassert på en vital komponent var nok til å slå ut ferdsskriveren. Sjåføren hadde kjørt fullt skift, plasserte så magneten og kjørte videre mens systemet registrerte døgnhvilt.

Kjøring i 80 km/t eller mer ble registrert som at bilen sto i ro og at sjåføren sov.

Ikke bare fører manipuleringen til at sjåfører kjører lengre enn de har lov til og blir trøtte. Utkoblingen av ferdsskriveren på mange lastebiler, fører også til at sikkerhetssystemer som hastighetsbegrensere og ABS-bremser er satt ut av drift.

– En veldig farlig kombinasjon, sier Christensen.

FLERE MÅTER. Poul-Erik Christensen vil ikke gå i detalj om manipuleringsmetodene. Det blir å spre en oppskrift.

Men han forteller at det er flere måter å manipulere utstyret på. I dette tilfellet fikk han en mistanke, visste hvor han skulle se og fant magneten med en gang. Andre ganger kan det være nødvendig med blant annet demontering av dashbord for å finne skjulte brytere. Oppfinnsomheten er stor. Han har hatt sterk mistanke flere ganger uten å finne utkoblingsmekanismen.

En ikke-teknisk, men mye brukt juksemetode, er å låne en annen sjåførs kjørekort og å kjøre videre på det etter å ha brukt opp egen kjøretid.

– Blir ikke dette oppdaget med en gang, er det svært vanskelig å finne ut av det etterpå, sier han.

HULL. Etter magnetfunnet var det full stopp for føreren av det utenlandske vogntoget. Kontrollørene ved Svinesund har myndighet til å kommandere full stopp, og å se til at lastebilen faktisk står stille. Men det ble ikke straff eller anmeldelse. Metoden sjåføren brukte, traff midt i et hull i EUs normalt svært detaljerte lovsystem. Også det synes Christensen er veldig alvorlig

– Det er brukt ganske store ressurser både i transportbransjen og i de europeiske myndigheter på å utvikle og ta i bruk et system som skulle være sikrere enn det skivebaserte vi hadde for noen år siden. Når vi nå har hatt det nye en stund ser vi at muligheten for manipulering faktisk er økt. Det er veldig trist å se. Når det blir lettere å manipulere blir terskelen senket for at den enkelte sjåfør eller bedrift skal prøve seg. Det er ikke bra, sier Poul-Erik Christensen.

IKKE KONTROLLSYSTEM. Problemet forsterkes ved at Statens vegvesens nye datasystem for kjøretøykontroll ikke kan brukes til kontroll av de digitale ferdsskriverne.

Under utviklingen var det lagt inn som premiss at det skulle kunne lese av ferdskriverser. Det var også en premiss at Vegvesenet skulle ha utstyr for å avsløre installasjon av utstyr for å manipulere data eller forstyrre datautvekslingen. For et år siden viste deg seg at programvare innkjøpt til formålet ikke avslørte alt. Dermed ble det tatt ut av bruk. ■

DUELLEN:

Ja eller nei til handsfreepåbud

Trenger vi et påbud om handsfreeutstyr for å snakke i mobiltelefon under kjøring? Norge har hatt et slikt påbud i 15 år, men svenskene har det ikke fordi de mener dette reguleres av sjåførens allmenne aktsomhetsplikt.



FRIDULF SAGBERG

forskningsleder i Transportøkonomisk Institutt



KARI SANDBERG

direktør i Trygg Trafikk

HVEM DER?

<p>01 Mener du vi fortsatt bør ha et særskilt påbud om handsfreeutstyr for å bruke mobiltelefon under kjøring?</p>	<p>Skal jeg gi råd, vil jeg vise til at det ikke er noe faglig grunnlag for å forby håndholdt og å akseptere fastmontert telefon i bil. Det er ikke vist at bruk av handsfree-utstyr gir lavere ulykkesrisiko enn håndholdt telefon.</p>	<p>Mange er ikke klar over at det er forbudt å kjøre bil og samtidig snakke i håndholdt mobiltelefon. Svaret er JA.</p>
<p>02 Hva er den viktigste konsekvensen av å opprettholde dagens lovgivning?</p>	<p>Det er å gi trafikantene et falskt signal, å fortelle dem at det er tryggere å snakke i handsfree-telefon enn i håndholdt telefon.</p>	<p>At bilførere ikke er klar over den potensielle risikoen det er å snakke i telefon med handsfree utstyr. Trygg Trafikk mener at man i størst mulig grad bør unngå å snakke i mobiltelefon overhodet når man kjører bil.</p>
<p>03 Hva er den største trafikksikkerhetsutfordringen ved å ha en telefonsamtale mens du kjører bil?</p>	<p>Det er å konsentrere seg om trafikken samtidig som en skal forholde seg til den en snakker med. Det er ikke nok å ha blikket på veien og hendene på rattet, en må i tillegg ha tankene på trafikken.</p>	<p>Undersøkelser fra flere land (USA, Canada, Australia) viser at det å snakke i mobiltelefon – handsfree eller ikke – tar konsentrasjonen vekk fra bilkjøringen, noe som igjen kan føre til farlige situasjoner.</p>
<p>04 Mange bryter handsfreepåbudet fordi de mener at det ikke er farligere å snakke i telefon enn med en passasjer?</p>	<p>Jeg mener generelt at en skal følge de lover som gjelder. Dersom en er uenig i lovgivningen, kan en selvsagt forsøke å benytte de kanaler som finnes for å påvirke denne.</p>	<p>Vi vet fra en australsk undersøkelse at det er farligere å snakke i mobil mens du kjører enn med medpassasjerer. En sjåfør som snakker i telefon har fire ganger større risiko for å bli skadet enn en som ikke gjør det.</p>
<p>05 Enkelte land har totalforbud mot å snakke i telefon mens man kjører bil. Synes du vi bør gjøre det samme i Norge?</p>	<p>Et slikt forbud ville trolig kunne forebygge en del ulykker, dersom det ble håndhevet strengt. Men det kan være verdt å tenke på at i Norge dør i gjennomsnitt fem personer i året på grunn av mobiltelefonbruk i bil.</p>	<p>JA.</p>

FORVALTNINGREFORMEN:

TEKST Kjell Wold

Vil ha egen vegadministrasjon

Kollegiet av fylkesordførere og fylkesråd mener faglige og økonomiske ressurser tilknyttet administrasjonsansvaret for fylkesvegene må overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

Som følge av Forvaltningsreformen 1/1 2010 overtok fylkeskommunene det politiske og økonomiske ansvaret for 80 prosent av riksvegene. I dag utgjør riksvegene som staten har ansvar for bare 10 prosent av hele det offentlige vegnettet, mens det fylkeskommunale vegnettet utgjør 50 prosent og det kommunale vegnettet 40 prosent.

En slik omfattende overføring av oppgaver, ansvar og økonomisk risiko innenfor vegsektoren burde etter fylkeskommunenes oppfatning også få konsekvenser for den statlige regionale vegadministrasjonen, mener fylkeskommunene.

Fylkeskommunene jobber for at sams vegadministrasjon som Stortinget vedtok skal fungere optimalt. Men de finner at sams vegadministrasjon fungerer uryddig og innebærer store utfordringer i forhold til oppgaver, ansvar og myndighetsutøvelse.



(FOTO: GEIR BREKKE)

STENGAR I TRE VEKER

Rv. 13 Vallaviktunnelen i Hardanger blir stengt for trafikk i tre uker, fra 21.mars til 11.april på grunn av anleggsarbeid med sprengning av nye nisjar og graving i tunnelen. Omkøyringsvegen blir fv. 572 via Ulvik og Espelandsdalen.

BYGGER E6 INN I DALEN

Når Statens vegvesen skal bygge ut E6 gjennom Gudbrandsdalen er et mål å bygge en veg som passer inn i landskapet. Skinnende metallrekkverk vil utbyggerne helst ikke ha.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



Vi har et større ansvar enn bare å bygge en veg, vi skal også ivareta området vi bygger vegen gjennom, sier Øyvind Moshagen, prosjektleder for den nye E6 fra Biri til Otta.

– Gudbrandsdalen er veldig spesiell og derfor er vi enige om å gjøre det vi kan for å løfte frem dalen og dempe inntrykket av selve vegen, sier Kari Klynderud Sundfør som er prosjektets landskapsarkitekt.

Denne uken møtes Statens vegvesens utbyggere og representanter for kommunene og næringslivet i Gudbrandsdalen til et ideseminar for å planlegge hvordan tettstedene skal markeres mot E6.

UTENOM TETTSTEDER. – Den nye vegen skal gå utenom tettstedene. Det er alle enige om. Men samtidig er det enighet om at vi bør markere hvor tettstedene er å finne, gjerne med bruk av virkemidler som bryter opp det som ellers kan bli et monotont veglandskap.

– Vi har et slagord om å være modige på miljø. Det gjelder vidt, vi snakker om utformingen av vegen i landskapet, miljøriktige innkjøp og miljøbevisst opptreden i byggefasen. Vi snakker også om tilrettelegging for lavt energibruk og minst mulige miljøbelastninger ved bruk av den ferdige vegen, sier Øyvind Moshagen.

FREMMEDELEMENTER. Sist måned fikk vegplanleggerne en overraskelse da et viktig element i vegutformingen, bruk av rustfarget rekkverk, fikk en foreløpig stopp

(se artikkelen nedenfor). Raskt ble det bestemt å møte utfordringen med forskning og dokumentasjon.

– Ståltrekkverk og aluminiumsmaster er veldig synlige og blir fremmedelementer i landskapet. Derfor ønsker vi å bruke vegutstyr som glir mer inn i landskapet, sier Moshagen.

FORMINGSVEILEDER. Formingsveilederen for utbyggingsprosjektet beskriver detaljert hvordan de som nå planlegger E6-utbyggingen skal detaljere både vegen med skråninger og helninger, tyngre komponenter som bruer og underganger, og vegutstyr som lysmaster, skilt og midtdelere og rekkverk.

– Jeg tror mange trafikanter opplever den nye E6 mellom Skrabrud og Kolomoen i Hedmark som flott, og at de setter pris på den bevisste utformingen av denne strekningen.

► MATERIALFORSKNING:

Må dokumentere rekkverk

Vegdirektoratet har midlertidig stanset bruken av rustrodt rekkverk på nye vegstrekninger. Nå har utbyggerne av den nye E6 i Hedmark og Oppland satt i gang materialforskning. Før sommeren skal jobben være gjort.

Høsten 2009 ble cortenstål for første gang brukt på vegutstyr i Norge, som iøyenfallende materiale på midtrekkverk og skiltsøyler

på den utvidede E6 mellom Kolomoen og Skaberud i Hedmark.

Ståltypen har en unik egenskap best kjent fra kobber som er viktig for langtidsvedlikeholdet: Den ruster bare såpass mye at det dannes et beskyttende lag, og så stanser videre rusting. Maling trengs ikke. Blir overflaten skrapet opp av en bil reparerer den seg selv.

– Etter noen måneder vil alt ha en mørk rødfarge. Resultatet er noe helt annet og dempet enn den blanke overflaten vi har vært vant med på vegutstyr her i landet,

sier Trond Arne Stensby, senioringeniør og vegutformer i Vegvesenet i Hedmark.

– Vi har fått se rapporter fra USA og Sveits som antyder at ståltypen ikke er så rusthindrende som påstått og at det særlig rammer sammenføyningene og overgangene til terrenget. Vegvesenet har høy fokus på dokumentert bestandighet av våre konstruksjoner. Rekkverk skal bygges for minst 30 års varighet på veier, 50 år på bruer. Egenskapene må dokumenteres før vi tillater videre bruk av materialet, sier sjefingeniør Otto Kleppe i Vegdirektoratets bruseksjon.

Teknologisk Institutt er nå engasjert til å gjennomføre et testprogram.

– Dette innebærer testing av flere materialer i et salttåke-kammer samt en litteraturstudie. Vi regner med at vi vil ha dokumentasjonen klar før sommeren, sier senioringeniør Johannes Veie i Statens vegvesen Region øst.

Ståltypen ble utviklet på 30-tallet i USA og mye brukt til skips- og brukonstruksjoner. På 70-tallet var den kjent for meget iøyenfallende kledning på Grieghallen i Bergen og Tynset rådhus.

FAKTA:

07

firmar vil reparere Grettefoss bru i Numedal. Budene varierer fra 2,1 til 5,3 millioner kroner for overflatebehandling av brua.



PIHL I BRØNNØY

Danske E. Pihl og sønn skal drive Målhamartunnelen ved Tosen i Brønnøy kommune i Nordland. Den blir del av fv. 76 som går mellom rv. 17 og E6. Tunnelen blir 2,6 km lang og skal åpnes i desember 2012.



MILJØBEVISSTE: Prosjektleder Øyvind Moshagen og landskapsarkitekt Kari Klynderud Sundfør er opptatt av bevisste miljøvalg ved utbyggingen av E6 gjennom Gudbrandsdalen.

Tanken har vært at denne utformingen skal videreføres når den nye E6 bygges videre nordover, at E6 skal få et sammenhengende preg gjennom Hedmark og Oppland. Derfor er vi opptatt av å følge formingsveilederen og at denne er en faktisk premiss innen faglig kvalitet på lik linje med å holde seg til kostnadsrammen for prosjektet, sier Moshagen.

– Hedmark er flatt, Oppland litt mer kupert og det må vi ta hensyn til. Men det indre vegrommet skal være likt. Helheten er lite kostnadskrevende om den planlegges helt fra starten, sier han.

STREKNINGSVIS. Utbyggingen av E6 skjer bitvis på veg mot Otta. Nå er anleggsmaskinene i gang langs søndre del av Mjøsa og mellom Øyer og

Tretten. Begge strekninger skal være ferdig i 2013. Mellom Gardermoen og Mjøsbrua/Biri skal det bygges firefeltsveg, fra Biri til Otta to-feltsveg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Sent på høsten 2012 er det planlagt anleggsstart på 35 km ny E6 nord for Ringebu, i 2013 byggestart for midtrekkverk og forbikjøringsstrekninger for dagens E6 mellom Biri og Lillehammer.

– Vi har forsåvidt god tid til å få dokumentert det vegutstyret vi ønsker å bruke på disse strekningene. For strekningen som nå er under ombygging sør for Tretten er det annerledes. Det gir et klart brudd i den helhetlige utformingen som det har vært jobbet med i fellesskap i Hedmark og Oppland og det er synd, sier Moshagen. ■

HVA SKJER:

Verden rundt



En rapport fra et tysk forskningssselskap hevdes det at en vanlig oppfatning at jernbanen er mer miljøvennlig enn vegtransport ikke lenger kan forsvares faglig. Rapporten har startet en heftig debatt i EU om statistikkgrunnlag og premisser mellom forkjempere for de respektive transportformene. Jernbanen har nå 7 prosent av persontransportmarkedet og 11 prosent av godsmarkedet i Europa. Rapporten kan lastes ned fra http://www.europolitics.info/pdf/gratuit_en/286903-en.pdf

FORNYET SAMARBEID

Statens vegvesen har fornyet samarbeidsavtalen med Minnesota Department of Transportation for ytterligere tre år. Samarbeidet går tilbake til 90-tallet, og er aktualisert ved vårt nye etatsprogram Varige veier der Leif Bakløkk i Vegdirektoratets vegteknologiseksjon er prosjektleder. Transportmyndighetene i delstaten driver mye forskning på vegteknologi som Norge har nytte av. Sammen med forskningsalliansen TERRA har de blant annet verdens største utendørs laboratorium for testing av vegdekker i kaldt klima.

Den nye avtalen har spesiell fokus på vegteknologi, men åpner for kunnskapsutveksling også på andre fagområder deriblant vedlikehold, trafikkstyring, trafiksikkerhet og universell utforming.



FNS TIÅR FOR TRAFIKKSikkerhet

11. mai 2011 er dagen da FNs tiår for trafiksikkerhet 2011-2020 skal markeres verden over. Biltrafikken forårsaker rundt 3000 dødsfall hver dag, og godt over halvparten av de omkomne er myke trafikanter. 9 av 10 ulykker skjer i lav- og mellominntektsland som har mindre enn halve kjøretøyparken i verden. FN har laget en global handlingsplan for tiåret som skal stimulere til nasjonale handlingsplaner. Det satses spesielt på å styrke trafiksikkerhetsstyringen, infrastrukturen, kjøretøysikkerheten, trafikantadferden og på skadebehandling. Markeringen av tiåret kan følges på http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/

ALTERNATIVE DRIVSTOFFER

Europakommisjonen fikk 25. januar presentert en rapport fra en ekspertgruppe om framtidige alternative drivstoffer i transportsektoren. Ifølge rapporten har alternative drivstoff potensial til å erstatte fossile energikilder og gjøre transport bærekraftig innen 2050.

Rapporten peker på at EU har behov for en oljefri og i stor grad CO2-fri energiforsyning for transportsektoren innen 2050, både av hensyn til miljøet og forsyningssikkerhet. Rapporten viser også hvordan drivstoffetterspørselen fra alle transportformer kan dekkes.

Rapporten vil inngå som underlagsmateriale for flere policy-dokumenter som trolig kommer i mars. Det gjelder for det første Hvitboken om EUs transportpolitikk mot 2020 hvor dekarbonisering av transportsektoren vil bli en av de prioriterte målsettingene. Et annet inneholder grepene for å nå målsettingene om 20% kostnadseffektiv reduksjon av energibruken i 2020 i alle sektorer, inkl transportsektoren.

TEKST OG FOTO Håkon Aurlin

Materialforskning må til før det rustbrødre rekkverket som ble satt opp på E6 i Hedmark kan brukes på andre veier. Vegutformer Trond Arne Stensby håper stansen blir kortvarig.





Foto Kjell Wold

ENDELIG E18-START

Stortinget har endelig godkjent utbygging og finansiering av E18 Gulli Langåker i vestfold. Det betyr ventelig byggestart for 25 km fire felts veg mellom Tønsberg og Sandefjord en gang til sommeren. – Konkurransgrunnlag for første delstrekning sendes ut alt i mars, forteller prosjektlederne Grethe Bodholt f.v., Steinar Aspen og Reidun Liverød i Statens vegvesen.



MYKE TRAFIKANTAR: Minst 23 menneske er drepen i trafikken i tilknytning til vegarbeid dei siste fem åra, seier Ann Karin Midtgaard i Statens vegvesen.

Mjuke trafikantar mest utsett ved vegarbeid

Over halvparten av 23 trafikkdrepne i samband med vegarbeid dei fem siste åra var fotgjengarar og syklistar.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Det viser ein fersk rapport Statens vegvesen har laga. Undersøkinga av alle dødsulykker ved vegarbeid i perioden 2005–2009 viser også at talet på barn blant dei drepne (fem dødsulykker med barn) er uvanleg høgt med heile 20 prosent under 16 år. Ved denne typen trafikkuulykker er det og svært liten grad av ekstremadferd (høy fart, rus etc.) med i bildet. Men spesielle anleggskjøretøy er involvert i ein del av ulykkene. Ved fem tilfelle var gravemaskinar, traktorar og dumpare involvert i dødsulykkene i tilknytning til vegarbeid, viser den ferske undersøkinga.

LITEN OVERSIKT. – Eg trur nokre av hovudgrunnane til at relativt mange unge

trafikantar - og fotgjengarar og syklistar generelt blir drepen i områder med vegarbeid er at trafikkbiletet er uoversiktleg og lite tilrettelagt for denne typen trafikantar både når det gjeld varsling og sikring, seier Ann Karin Midtgaard i Statens vegvesen. Hun har leia arbeidet med temaanalysen av trafikkuulykker i tilknytning til vegarbeid.

INGEN KATEGORI. – Til nå har vi ikkje hatt ein særskilt kategori for trafikkuulykker ved vegarbeid i våre ulykkesdatabasar. Derfor har vi ikkje ein gong hatt oversikt over talet på drepne og skadde i slike ulykker. Men i Region sør blei ulykkesanalysegruppa (UAG) i 2008 spesielt merksame på dette fenomenet med heile fem dødsulykker i direkte tilknytning til vegarbeid det året, fortel Midtgaard.

Analysen av ulykker ved vegarbeid er basert på Statens vegvesens egne dybde-

analyser av dødsulykker i vegtrafikken i perioden 2005–2009. Sida etaten starta systematiske registreringar av trafikkuulykker i STRAKS-registeret i 1970-årene har det ikkje vært ein eigen ulykkeskategori for ulykker ved vegarbeid. Det foreslåas det i rapporten at det blir gjort nå. I tillegg til dei nemnde særtekkene ved dødsulykker ved vegarbeid har analysen og identifisert ein del tryggleiksproblem rundt trafikkkavvikling i områder med vegarbeid.

DÅRLIG VARSLING OG MERKING. – Mangelfull arbeidsvarsling, manglande belysning i vegarbeidsområdar og uheldig utforming av avkjørslar til anleggsområdar er lokale, fysiske særtekk ved mange av ulykkesstadane. I tillegg fann vi ein del organisatoriske forhold som og har medvirke til ulykkene. Manglande trafikantperspektiv ved omlegging av kjøremønster,

manglande samspel mellom byggherre, entreprenør og skiltstyresmakt og anleggskjøretøy som er lite egna for kjøring i ordinær trafikk, er alle faktorar som har vært inne i bildet, fortel Midtgaard.

SYSTEMFEIL. – Ein spesielt farleg kombinasjon av uheldige forhold er etter vår vurdering 1) Ein lite brukarvennleg utforming av anleggsområdar inkludert avkjørslar 2) Tunge anleggskjøretøy med store blindsoner og 3) Førare som primært skal utføre ein jobb og ikkje passe trafikken. Denne kombinasjonen av forhold stiller svært høye krav til førarar av anleggskjøretøy og kan forklare fleire av dødsulykkene knytte til veg- og anleggsarbeid.

Dette kan hevdes å være ein systemfeil eller manglande tilpassing mellom vegsystem, kjøretøy og trafikant, heiter det i rapporten. ■

465

Ny etappe av fv. 465 i Farsund er i rute. Det er tre kilometer av vegen langs Åptafjorden som utvides fra Sande til Åpta og åpnes til sommeren.

Ulykkestala

ULYKKESTAL:

I perioden 2005-2009 har det vore 1060 dødsulykker i vegtrafikken i Noreg. Av desse er det registrert minst 23 dødsulykker i tilknytning til vegarbeid. Men sidan dette ikkje har vore registrert som eigen ulykkeskategori eller ulykkestype til no kan fordelinga av dei 23 dødsulykkene regionalt tyde på ein viss underrapportering. For slik fordeler dei 23 dødsulykkene ved vegarbeid seg:

- Region nord: 1 dødsulykke
- Region midt: 2 dødsulykker
- Region vest: 5 dødsulykker
- Region øst: 4 dødsulykker
- Region sør: 11 dødsulykker

Det er vanskeleg å sjå kvifor Region sør skulle ha langt fleire vegarbeidsulykker enn dei andre regionane, sjølv om det sjølv sagt ikkje kan utelukast. At veg- eller anleggsarbeid i nærleiken av ulykka ikkje har vore registrert av dei som har rykka ut til ulykkesstaden i dei andre regionane kan vere ei anna mogelig forklaring.

VEGARBEIDSREALTERTE DØDSULYKKER ETTER TRAFIKANTGRUPPER:

Trafikant-gruppe	Drepne	Andel %	Alle ulykker %
Gående	7	30	11
Syklande	5	22	6
Motorsyklar	3	13	18
Personbilfører			
Passasjer	7	30	66
Lastebilsjåfør	1	4	-

TYPAR VEGARBEIDSULYKKER:

- 1) Ulykker ved kryssing av anleggsveg/avkjørsel: 5
- 2) Ulykker som følgje av omkjøring: 1
- 3) Ulykker under driftsoppgåver: 3
- 4) Ulykker på strekningar med pågåande veg/anleggsarbeid: 14

KJØNN OG ALDER PÅ DREPNE I VEGARBEIDSULYKKER:

Kvinner: 5 (20 prosent) menn: 18 (80 prosent)

FLEST ULYKKER VED MINDRE VEG-ANLEGG:

I analysa si definisjon av veg- og anleggsarbeid reknast både byggarbeid nær vegen og arbeid på vegen kor det går trafikk.

Type vegarbeid/anlegg	Eksempel	Dødsulykker
Byggarbeid ved vegen	Bygningar eller jernbane	-
Lite anlegg	Rehabilitering av bygg	1
Stort anlegg	Ny jernbane	3
Veganlegg	Arbeid på veg med trafikk	-
Lie anlegg	Eks. rundkjøring	5
Stort anlegg	Ny vegstrekning	4
Vedlikehald	Asfaltering/utbetring sideterreng	6
Drift	Snørydding	4
Totalt:		23

ALDERS FORDELING TRAFIKK DREPNE VED VEGARBEID:

- Under 16 år: 5 personar
- 17-25 år: 2 personar
- 26-69 år: 10 personar
- Over 70 år: 6 personar
- Alle: 23 personar

MANGE TUNGE KJØRETØY

I trafikkulykker tilknytte vegarbeid er det naturleg nok ein god del tunge kjøretøy involvert. Nokre av kjøretøya er lite egna til å ferdes i trafikken blant anna på grunn av store blindsoner, stor tyngde og stor svingradius.

I 15 av dei 23 dødsulykkene (65 prosent) var tunge kjøretøy involvert. Av desse var 10 kjøretøy lagd for å ferdes i vanleg trafikk (lastebil, søppelbil, brøytebil), mens fem bar meir preg av å vere anleggsmaskinar/«arbeidsreiskap» enn tradisjonelt transportmiddel som brøyteaktor, dumper, betongbil og gravemaskin.

FAKTA

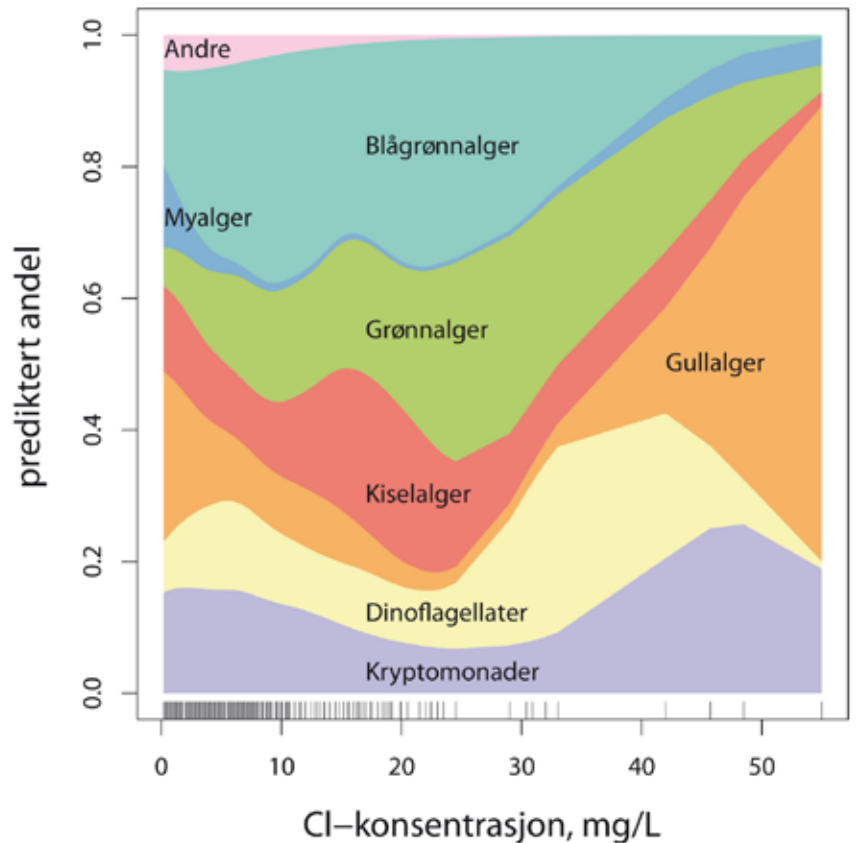
Har laga rapporten

Arbeidsgruppe bestående av Ann Karin Midtgaard, Arild Nærum, Jan Helge Egeland, Hilde Kommedal og Vibeke Schau i Statens vegvesen Region sør. Ei metodegruppe har gitt viktige innspel i analysen. Den har bestått av Finn Harald Amundsen i Vegdirektoratet, Torkel Bjørnskau i TØI og Elisabeth Longva i DSb.

TRAFIKKVEKST I NORGE

Trafikken økte med 1,1 prosent i 2010 sammenlignet med 2009. Veksten kommer først og fremst på hverdager og med lastebiltrafikk (+1,9 prosent). Størst er veksten på Østlandet, og Østfold er fylket med størst vekst. Trafikken har økt med 18,6 prosent de ti siste årene. Trafikkveksten de to siste årene er lavere enn de foregående år.

MILJØ



ALGER FORSVINNER: Figuren viser hvordan algesammensetningen endrer seg ved ulike konsentrasjoner av salt.

Alger liker ikke salt i maten

Når det er for mye salt i vannet dør noen typer alger. Det gjør igjen at fisk ikke får den maten de pleier å spise, og fisk har ikke så lett for å endre kostholdet.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO NIVA

Hvor mye salt skal til for at alger begynner å svette litt? NIVA, Norsk institutt for vannforskning, har undersøkt data om vannkjemi og algesammensetning fra 350 innsjøer, i tillegg har de testet algers toleranse for vegsalt i laboratoriet.

ALGARTER FORSVINNER. Undersøkelsene viser at det skjer noe med algesamfunnet når vegsalt spres til innsjøer.

- I sjøer som har lite salt fra naturens side ser vi at enkelte algearter forsvinner ved små konsentrasjoner av salt (rundt 25 mg klorid per liter). I sjøer som opprinnelig har mye salt skal det mye mer salt til for algearter blir borte (over 40 mg klorid per liter), forteller Kjersti Wike i Statens vegvesen og fortsetter:

- Disse resultatene ble også bekreftet i laboratorieforsøk. Ti algekulturer ble dyrket med stigende konsentrasjon av vegsalt. To av disse algekulturene tålte lite vegsalt - halvparten av algene døde ved en konsentrasjon på 34 mg klorid per liter.

MINDRE MAT TIL FISK. - Algene er det laveste trinnet i næringskjeden. Endringer i algesamfunnet kan i verste fall endre hele næringskjeden. Når alger dør, blir det mindre mat til fisk. Ikke alle fiskearter klarer å tilpasse seg like raskt, forklarer Wike.

NY KUNNSKAP. Det er første gang det

er gjort en så stor undersøkelse rundt salt i innsjøer.

- I 2006 undersøkte vi salttoleranse i en innsjø. Da fant vi ut at det er ei grense for hva alger tåler av salt. Vi så at dette var viktig å undersøke nærmere. Nå har vi undersøkt flere algetyper og vanntyper, og er sikre på konklusjonen, sier Wike.

UNNGÅR FOR MYE SALT. Undersøkelsen er en del av Salt SMART prosjektet til Statens vegvesen. Målet er å bruke mindre salt og å finne ut hvor naturen er mest følsom for salt. Å finne ut hvor mye salt alger tåler er ett av mange forsøk i prosjektet.

- Det er viktig å vite hva alger tåler av salt for å unngå saltskader. Nå har vi undersøkt innsjøer. I løpet av våren undersøker vi også hva fiskerogn tåler. Vi skal også finne ut

hvor mange innsjøer som har problemer med for mye salt. Dette er viktig kunnskap når Statens vegvesen skal skrive kontrakter med entreprenører. Vi kan stille krav om hvilke strekninger som bør saltes lite og hvor det bør tas spesielle hensyn. Dermed unngår vi å salte så mye at vi endrer forholdene i innsjøer, sier Wike.

200 MG I DRILLEKAVANN. I vann fra springen er det tillatt med 200 mg klorider. Denne grensa er satt for at alle skal kunne drikke vannet - hjerteskye tåler for eksempel ikke for mye salt. I tillegg gjør for mye salt i vannet at rør ruster. ■

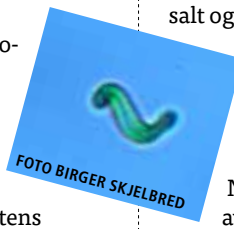


FOTO BIRGER SKJELBRED

I områder med vegarbeid er trafikkbiletet ofte uoversiktlig og lite tilrettelagt for mjuke trafikanter.

FANTASIDYR:

Tekst HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vegvesenet på Naturhistorisk museum

På Naturhistorisk museum i Oslo vises fantasidyr som til nå har vært skjult for offentligheten. Som Vegvesenet. Jo Nesbø har skrevet de populære bøkene om Doktor Proktor. Doktors samling med Dyr Du Skulle Ønske Ikke Fantes er nå utstilt. Som måneskorpionen, eller Vegvesenet 50 meter under bakken.

I boka heter det blant annet: «Fordi den spiser kabler og kloakkrør, er det i norske byer kontinuerlig og ubegripelig mye veiarbeider, uten at noen skjønner hvorfor. For ikke å skremme befolkningen, sier

man at det er planlagte arbeider, men det er selvfølgelig jug. Det finnes bare glupske måneskorpioner! Typiske tegn på at måneskorpionen har vært på ferde, er små fjellrygger på tvers av veien hvor dyret har gravd seg frem, også kalt farsthumper. I enkelte uopplyste deler av landet kalles måneskorpionen derfor fortsatt Vegvesenet».





KLEPPA TOK FØRSTE SPADESTIKK

14. februar starta arbeidet med å rassikre vegen forbi rv. 13 Tysdalsvatnet. Det var samferdsleminister Magnhild Meltveit Kleppa som tok det første spadestikket. – Vi er glade for å kome i gang med arbeidet og set pris på at Samferdsleministeren er med på å synleggjere kor viktig dette rassikringsprosjektet er, sa Astrid Eide, avdelingsdirektør for Statens vegvesen i Rogaland.

To hundre trenger sommerjobb

I fjor hadde over 200 studenter sommerjobb i Statens vegvesen. Nå banker studentene snart på døra igjen, så tenk på om du har en jobb å servere dem.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Nyutdannede studenter med ønsket bakgrunn for Statens vegvesen vokser ikke på trær. Det gjelder å dyrke dem godt – og gi dem en sjanse til å få fotfeste i etaten med sommerjobb. Det kan bære frukter senere.

TA KONTAKT. Nesten alle studentene som hadde jobb hos oss i fjor kom fra lærestedene vi har avtale med. Alle som har en oppgave som kan passe for studenter som vil ha sommerjobb må ta kontakt med HR i sin region/enhet og melde dette inn så snart som mulig, sier Ane Cecilie Røed i Vegdirektoratet.

Hun koordinerer samarbeidet med universiteter og høyskoler. – Alle studentene som får sommerjobb hos oss får også delta på samling. Der står vegvesen, karriereplanlegging og sosiale aktiviteter på programmet. I all hovedsak er studentene veldig fornøyde med å jobbe her, men noen klager over dårlig oppfølging, sier Røed.

JOBBGARANTI PÅ NTNU. Også Even Myhre i Vegdirektoratet som samarbeider med NTNU er opptatt av at folk rundt om i etaten nå ser sin besøkestid. I fjor hadde over hundre NTNU-studenter sommerjobb i Vegvesenet.

– Som medlem i Næringslivsringen er Statens vegvesen forpliktet til å hjelpe bygg- og miljøstudentene ved NTNU med sommerjobb så de får seg praksis. Vi samarbeider også med Aarhønen, linjeforeningen til byggstudentene. De bistår studentene med å skaffe jobb og har akkurat gitt ut en sommerjobb-katalog, sier Myhre.

– Kollegaer som ser at de har en jobb å tilby, kan ta kontakt med meg, så skal jeg ta det videre. Det er også viktig å rekruttere første, annen og tredjeårs studenter, slik at vi kan dra nytte av disse gjennom flere år etter at vi har lært dem opp, oppfordrer Myhre. NTNU-studenter som vil ha hjelp av Næringslivsringen eller Aarhønen til å få sommerjobb må melde seg innen 1. mars.

VINN-VINN. Eivin Winsvold studerte samfunnsgeografi ved Universitetet i Oslo, og er blant dem som har hatt sommerjobb i Statens vegvesen. Etterpå skrev han masteroppgave om Oslopakke 3 – og fikk fast jobb i etaten.

– Vi var fire studenter fra ulike studiesteder som skulle kartlegge

utfordringer ved å reise kollektivt i Oslo, med turister som case. Vi fikk stort ansvar og måtte definere oppgaven og legge opp løpet sjøl. Det var kjempebra og utfordrende, samtidig som vi fikk hjelp når vi ba om det. Ekstra artig er det at det rapporten vi lagde har blitt brukt av andre i ettertid, og vi har blitt invitert til å holde foredrag flere steder.

– Jeg hadde lyst til å jobbe med miljøvennlig bytransport, og her fikk jeg mulighet til å jobbe med det jeg var interessert i. Da jeg hadde sommerjobb her merket jeg at dette var noe det var fokus på i Statens Vegvesen, og det gjør det til en attraktiv arbeidsplass for unge folk som er opptatt av bytransport, sier Winsvold som liker seg godt.

«Arbeidsgiver» Guro Berge i Vegdirektoratet er godt fornøyd med innsatsen til studentene som har jobbet for dem.

– Vi har hatt fire studenter med varierende fagsammensetning og fra flere læresteder tre år på rad. Da har de fått erfaring med å jobbe sammen med folk med ulike fagbakgrunn, slik vi ofte gjør i vår jobb. Studentene har fått en enkel forskningsoppgave som de har løst på en imponerende måte. I tillegg fikk vi nyttige data og svar på problemstillinger på en relativt billig måte. Flere av studentene er nå i fast jobb i Statens vegvesen, sier Berge. ■



TRAFIKANT OG KJØRETØY:

TEKST OG FOTO Kjell Wold

Mobil kontrollstasjon

Et rullende kontor er siste nytt i Statens vegvesens økte satsing på utekontroll av tungbiler.

Drammen trafikkstasjon er sammen med Hønefoss de to første stedene i Norge som nå tar den nye mobile kontrollstasjonen i bruk. I årene framover vil Statens vegvesen etter hvert bytte ut alle sine 18 utekontrollbiler med disse mobile kontorene som kan flyttes fra chassis til chassis når bilene har gjort jobben sin og skal byttes ut med nye en-

gang i framtiden. Det gir en besparelse på vel 500.000 kroner per enhet ved framtidig bytte av kjøretøy.

– Vi regner med levetid på minst 12-15 år for de toppmoderne rullende kontorene, tror kjøretøykoordinator Kaare Berglund i Statens vegvesen. Mobile kontrollstasjoner vil effektivisere tungbilkontrollene og gjøre arbeidsdagen for vegvesenkontrollørene lettere. – Jeg gleder meg virkelig stort til å ta det nye utstyret og den nye bilen med kontorplass til tre i bruk, sier David Kristiansen ved Drammen trafikkstasjon.



KONTROLLSTASJON: F.v David Kristiansen og Kaare Berglund i Statens vegvesen med leverandør Christian Hjørthøy i Bertel O Steen mellom seg.

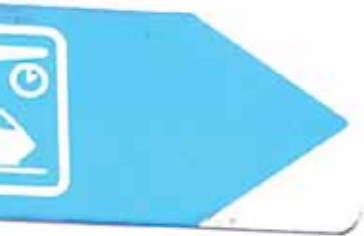
FAKTA:
06

Seks firmaer vil gjøre støytiltak på boliger i bydelen Vågsbygd i Kristiansand ved bygging av ny fv. 465. Tilbudene er fra 2,5 til 7,9 millioner kroner.



KREVER MOBILDEKNING OVERALT

Fagforeningen Forbundet for Ledelse og Teknikk i Statens vegvesen (FLT) krever full radio- og mobildekning på alle riks- og fylkesveger. Saken er kommet opp etter den tragiske ulykken i Lavangsdalen i Troms. FLT mener radio og mobildekning er samfunnsmessig viktig og ikke bør være avhengig av hva som er bedriftsøkonomisk lønnsomt.



«I all hovedsak er studentene veldig fornøyde med å jobbe her, men noen klager over dårlig oppfølging» **Anne Cecilie Røed**



FORNØYDE MED SOMMERJOBB I ETATEN: Anders Hartmann fra Arkitekthøyskolen, Songying Lu fra NTNU, Ingunn Hillestad fra UMB og Eivin Winsvold fra UiO fikk i oppgave å kartlegge utfordringer ved å reise kollektivt i Oslo.

RASSIKRING



RASRYDDING: Rydding etter ras på E16 (foto: Geir Brekke)

Regional skredvarsling om to år

Noreg håper å ha på plass eit system for regional snøskredvarsling innan to år.

TEKST KJELL WOLD

Det fortalte geolog Tore Humstad i Statens vegvesen på nasjonal rassikringskonferanse i Oslo tidligare i februar. I samarbeid med NVE, NMI, NGI og Jernbaneverket vert det jobba med å auke talet på vêrstasjonar frå dagens rundt 900 til omtrent det dobbelte slik at lengste avstand mellom kvar vêrstasjon skal bli maks 20 kilometer mot om lag 40 kilometer i dag.

TETTARE. Til samanlikning blei det opplyst på konferansen at vêrstasjonane i Sveits ligg så tett som berre 8 kilometer frå kvarandre. Dermed har alpelandet fem gonger så tett mellom kvar vêrstasjon som det Noreg har i dag. Mens Norges Meteorologiske Institutt (NMI) i dag har rundt 6000 vêrstasjonar har Statens vegvesen vel 250. Det jobbast no med å

samordne alle landets sine vêrstasjonar betre enn hittil. Samstundes skal dei ulike etatanes vêr- og hendingslogger samordnast betre. Det skal og samarbeidast tettare om felles analyseverktøy, dynamiske kart og enklare og raskare varslingsrutinar.

TREDOBLA. – Vi har nær tredobla ressursane til rassikring sidan førre NTP 2006-2015. Dei næraste åra bruker vi litt over ein milliard kroner kvart år til rassikring. Rassikring er å sikre livskvalitet. Eg veit kva det betyr å køyre på vegar der ein sitter i bilen og både ser opp i fjellsida og framover på vegen når ein køyrer. Vi sikrar rundt 120 rasutsatte stader berre dei neste fire åra, sa samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa på konferansen i regi av Nasjonal rassikringsgruppe. ■

UTBYGGING:

Tekst og foto Bente Espeseth

Hogger i veg

SB Skog er godt i gang med å hogge de 8000 kbm med skog som skal gjøre plass til ny rv 7 mellom Sokna i Ringerike og Ørgenvika i Krødsherad.

– Arbeidene startet i desember og vil pågå til mai, forteller prosjekteringsleder Helge Thorsby (bildet). Da blir tilbudskonkurransen til hovedentreprisen utlyst. Den omfatter 15 kilometer veg og to lange tunneler på til sammen 6,5 km, seks bruer og fire driftsunderganger. Arbeidene vil starte i september i år og forventet åpning av vegen blir sommeren 2014. Når ny veg som forkorter avstanden mellom Ringerike og Hallingdal med to mil er åpnet skal det bygges ny ny miljøgate gjennom Sokna sentrum.



«Det vert jobba med å doble talet på vêrstasjonar frå dagens omlag 900»
Tore Humstad

► KRONIKK:

Den totale trafikkontroll

Førerkortet gir muligheter. Det gir oss anledning til å forflytte oss nærmest hvor vi vil og når vi vil med en hastighet og rekkevidde som langt overskrider vår medfødte bevegelsesevne.



Einar Øverenget Filosof
Humanistisk Akademi

Men førerkort deles ikke ut til hvem som helst. For å få adgang til denne utvidede bevegelsesfriheten kreves i Norge at en rekke krav innfris: Du må være fylt atten år og du må bestå både en teoretisk og en praktisk prøve.

Retten til å kjøre bil er ikke en medfødt rettighet. Det er en rett som gis av staten – til de som oppfyller visse kriterier. Og du må være villig til å akseptere disse kriteriene for å få rett til å føre et kjøretøy på lovlig vis. Om du ikke er villig til det vil du på ingen måte bli straffet for det – du vil bare ikke bli gitt retten til kjøre bil.

Hva om de som fastsetter disse kriteriene gjør en liten tilføyelse: Førerkortet, som du alltid skal ha med deg i bilen, skal ha en liten microchip som er koblet til en nasjonal sentral. Denne sentralen kan ved hjelp av gps og et nasjonalt veikart med alle fartsgrenser tegnet inn, kontinuerlig overvåke alle bilister og måle deres hastighet opp mot fartsgrensen der de er.

Hvert år dør i overkant av 200 mennesker i trafikken – og ofte er det menneskelige feil som ligger til grunn for disse tragediene: Blant dem står høy fart og farlige forbikjøringer sentralt.

Sant nok, det foretas kontinuerlig kontroller for å avdekke og straffe brudd på trafikkreglene og for avskrekke mennesker fra å bryte dem. Men kontrollene fanger kun opp en viss prosent av ulovlighetene. Ville det ikke være bedre om vi hadde et system som fanget opp 100 prosent? En hastighetschip i førerkortet ville gjøre det – i forhold til fart. Alle fartsoverskridelser ville blitt avslørt, og alle bilister ville vite at det ville skje.

Bilister bremses opp der hvor de vet det er montert kameraer for automatisk fartso-



vervåkning – den eneste forskjellen på det systemet og det jeg beskriver er at nå vil det i praksis være en kontinuerlig automatisk fartsovervåkning som vil få bilister til å bremse ned og holde seg innenfor fartsgrensen hele tiden.

Dette er forøvrig ikke morgendagens teknologi – det er dagens teknologi. Det burde være lett å få til. Og siden alle førere er underlagt dette kontrollregimet vil vi ikke bare bli overvåket individuelt, men også i forhold til hverandre. Med andre ord, ikke bare vil det være mulig å ta alle fartsoverskridelser – det vil også bli mulig å ta alle farlige forbikjøringer også.

Er ikke dette et fantastisk tiltak – og teknologien er allerede på plass. Hvorfor ikke bare sette i gang? For høy fart og farlige forbikjøringer dreper – det er all grunn til å tro at dødstallene i trafikken vil gå ned.

Jeg har presentert forslaget ved mange anledninger og for mange forskjellige grupper av mennesker – og har møtt liten grad av entusiasme. «Ja, men», innvender jeg, «det innebærer at en rekke mennesker faktisk ikke vil bli drept i trafikken – en av dem er kanskje

deg eller en av dine nærmeste». Innvendingen hjelper ikke. Og jeg må medgi, jeg er ikke overbevist selv heller. Det er noe jeg ikke liker ved dette forslaget. Hva er det?

Jeg tror det vekker noen intuisjoner som stikker dypt i oss. De har å gjøre med frihet.

Frihet. Jeg liker det ordet. Det rører ved en nerve i meg: Å bestemme over seg selv. Allerede som barn likte jeg smaken av det ordet – frihet – og jeg likte dårlig at de voksne ikke lot meg gjøre som jeg ville. Jeg ville bestemme over meg selv – jeg ville ikke at de skulle bestemme over meg. Det å stadig møte mennesker som på en eller annen måte mente å ha rett til å bestemme over meg gjorde meg, allerede som ganske liten, sint.

Men er reaksjonen på den totale trafikkontroll bare uttrykk for barnslig trass? Jeg tror ikke det. Reaksjonene stikker dypere enn som så. De har å gjøre med en grunnleggende menneskelig drivkraft: Å styre seg selv. Det er det frihet dreier seg om. Frihet er ikke ensbetydende å gjøre alt man har lyst til eller å følge alle sine innfall. Frihet er retten til å bestemme over seg selv. Det kan noen ganger innebære å avstå fra å gjøre noe man har lyst

til – og andre ganger det motsatte: Å tvinge seg selv til å gjøre noe man ikke har lyst til, men som man allikevel mener er rett. Det finnes to måter å styre mennesker på: Utenfra og inn – ved hjelp av lover, regler og sanksjoner – og innenfra og ut, der individet inviteres til å styre seg selv. Den første kan vi kalle juridisk, den andre etisk. Men hva skal vi egentlig med den siste av disse styringsmekanismene om det finnes andre mekanismer som gir bedre resultater i form av færre drepte i trafikken?

Det kan være fristende å velge kontrollmekanismer som er så intense at mennesker aldri ville falle for fristelsen til å bryte regelverket – og sanksjoner som er så harde at vi aldri vil glemme det – men om vi velger slike mekanismer så gjør vi samtidig noe med de menneskene vi styrer: Vi går så langt i å overprøve deres selvstyring at vi samtidig undergraver tanken om det personlige ansvar.

Men gjør det noe da – om resultatet er færre drepte i trafikken? Vel, to spørsmål melder seg.

For det første, skal vi la mennesker utføre handlinger under et så strengt overvåkingsregime at opplevelsen av personlig ansvar forvitrer? Jeg tror mennesker nok kan venne seg til dette, men da blir også selvforståelsen raskt som følger: Det kommer ikke til å skje noe galt, noen passer på meg.

Og denne selvforståelsen avføder det andre spørsmålet: Bør vi ikke også velge tilsvarende strategi på alle andre områder i samfunnet der personlige feil kan medføre at liv går tapt? En suksesshistorie i trafikken kan være et argument i favør å generalisere den totale overvåkning. Men hva slags samfunn har vi da?

Nullvisjonen som Stortinget har vedtatt for trafikksikkerhetsarbeidet er en god visjon i den forstand at vi ønsker færre – ja, helst ingen – drepte i trafikken. Men den er farlig om man er villig til å gjøre hva som helst for å oppfylle den. ■

LESERBREV

PERSONLIG FRIHET OG TRAFIKKSikkerhetsarbeid

I Vegene og vi nr. 11/2010 hadde Torbjørn Tronsmoen en interessant og tankevekkende kronikk med overnevnte tittel. Han peker der på at vi har fått en nullvisjon når det gjelder trafikkulykker og stiller spørsmål ved om alle rimelige tiltak mot ulykker virkelig er tatt i bruk? Han peker på muligheten for å innføre «Intelligent fartssperre» som automatisk regulerer farten etter gjeldende fartsgrenser. Politikerne har vedtatt nullvisjonen, men vil ikke gå inn for et slikt effektivt

tiltak for å oppfylle den. Dette er feigt! Jeg har i en artikkel påpekt det vanvittige i å tillate oss å kjøre i 90 km/t og møte biler i samme fart med en sideavstand på 1,5 m eller mindre! Dette strider mot all sunn fornuft, noe som blir bekreftet hver gang det skjer en frontkollisjon! Å bygge slike veier må betegnes som et feilgrep og å drive hasard med menneskeliv. På veier uten midtdeler må ikke fartsgrensen være mer enn 80 km/t – aller helst ikke over 70 og her må ikke personlig frihet råde grunnen!

PROGNOSENE BLIR OPPFYLT

Fra år til år blir det regnet med at et visst antall mennesker skal omkomme og bli skadet i trafikken. Tallene som framkommer ved årsskiftene, føyer seg «greit» inn i statistikken og framstår som «normale» tall! I år vil etter «normalen» mer enn 200 mennesker bli drept og 12000 skadet. Ettusen av de skadde vil havne i rullestol. Og slikt synes samfunnet å akseptere som normale omkostninger i vegtrafikken! Selv om de tørre tallene rommer et verdenshav

av sorg, lidelse og savn! Dessuten koster det svimlende summer! Kan vi ellers tenke oss tog-, båt- eller flyulykker med tilsvarende tap hvert år? Nei, selvsagt ikke – men i veitrafikken! Åsta-ulykken utløste en voldsom, sunn og riktig reaksjon. Alt skulle bli gjort for å finne årsaken for derved å hindre en gjentakelse. Ulykken krevde 19, verdifulle menneskeliv. Jeg drister meg til å spørre: Var disse ofrene mer verdt enn dem som mister livet i veitrafikken?

Send inn ditt innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

Erland Bakklund, Fetsund. Tidligere ansatt i Biltilsynet Lillestrøm



PÅ TUR MED SNØSCOOTER

«En guide til sikker kjøring» er trykket i nytt opplag. Stor etterspørsel etter heftet som kom ut i fjor, gjorde at Vegvesenet måtte trykke nytt opplag. 6000 hefter er fordelt som innstikk i bladet «Scooter Norge».

STÅLBRUDAG I TRONDHEIM

Bru- og ferjekaiseksjonen i Region midt arrangerer Stålbrudag 30. mars i Trondheim. Seksjonen har spesialistfunksjonen for stålbruprosjektering i Statens vegvesen.

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

Trygt–Fram–Sammen

Statens vegvesen er en etat som folk flest mener noe om. Jeg har ennå til gode å møte noen som ikke kjenner til oss eller mener noe om oss. Hele skalaen – fra geniforklaringer til helslakt – brukes flittig hver eneste dag.

Det er for oss et godt utgangspunkt! Det eneste som er verre enn å bli snakket om, er å ikke bli nevnt. Vi kan gjøre noe med folks inntrykk av oss. Folk skal stille store krav til Statens vegvesen. Vi er en stor samfunnsaktør med ansvar for mange felt som betyr mye for alle. Vi forvalter store summer av fellesskapets midler til fellesskapet beste og nytte.

DETTE ER INGEN NY erkjennelse eller ny kunnskap, men noe som vi tar et viktigere grep i vår nye kommunikasjonsstrategi. Rundt hovedbudskapet 'Trygt – Fram – Sammen' skal vi sørge for at Statens vegvesen oppleves som en åpen og brukervennlig kompetanseetat som med omtanke for mennesker og miljø arbeider for at trafikantene skal komme trygt og effektivt fram.

DET ER BARE Å ØVE INN de viktige ordene med en gang; «Trygt – Fram – Sammen». Vi skal være aktive, tydelige, åpne og faglige i vår kontakt med omverden. Dette skal være grunnmuren i all kontakt vi har med omverden, enten det er kunder på en trafikkstasjon, naboer til et vegprosjekt, oppdragsgivere i en fylkeskommune eller en pressemelding.

Strategien skal være mer enn bare en plan for Vegvesenet, men er samtidig vårt løfte til våre brukere og samarbeidspartnere.

FOR MEG ER BRUKERFOKUS det viktigste grepet i strategien. Vegvesenet som en bred samfunnsstat forholder seg mer eller mindre til alle i Norge. Målgruppene er mange, forskjellige. Vi skal ha dialog med alle på en tydeligere og mer direkte måte. Her har vi ikke vært flinke nok tidligere – og skal nå sammen gjøres et krafttak.

VI MÅ LØPENDE TILPASSE OSS endringer i samfunnet med de nye roller og krav dette fører med seg. Å håndtere spørsmål, krav og oppgaver fra mange og ulike interessegrupper gir kommunikasjonsutfordringer for etaten. Folks medievaner og forventning til statlige etater er en annen i dag enn for få år siden. Oppfatningen de har av oss er av stor betydning for vårt virke. Deres tillit til

Statens vegvesen avhenger av hvor gode produkter og tjenester vi leverer, hvordan vi kommuniserer og hvor åpen, imøtekommende og brukerorientert vi oppfattes å være.

MEDARBEIDERE MED HØY kompetanse er vårt viktigste grunnlag for å bygge og vedlikeholde nødvendig tillit til oss som samfunns- og trafikksikkerhetsaktør. Men det holder ikke å fortelle hva vi kan og hva vi gjør. Vi må også lytte til våre interessenter – og bevise daglig at vi holder mål.

SKAL VI NÅ MÅLET trenger vi at alle ledere og alle medarbeidere i Statens vegvesen tar i bruk hovedbudskapet som knagg og stiller spørsmål om hva jeg og min enhet kan gjøre for å bli mer brukerorientert og hvordan vi kan formidle hva vi gjør og resultatene av det på en god måte.

Trygt – fram – sammen ■



Vegdirektør: Terje Moe Gustavsen

Å håndtere spørsmål, krav og oppgaver fra mange og ulike interessegrupper gir kommunikasjonsutfordringer for etaten.

DU ER VELKOMMEN TIL Å SI DIN MENING Hovedinnlegg: Maks. 4000 tegn inkl. mellomrom. Replikk: Maks 2500 tegn inkl. mellomrom. Underinnlegg: Maks. 1000 tegn inkl. mellomrom. Sendes til vegvesen@vegvesen.no. Om du har spørsmål, ta gjerne kontakt med redaktør Mark S. Berger, mark.berger@vegvesen.no, eller tlf. 22 07 36 93

LITEN FARTSREDUKSJON MED STOR EFFEKT. Ulykkestallene kan reduseres i vesentlig grad dersom vi vill! - Bare ved å redusere fartsgrensen fra 80 til 70 km/t eller fra 90–80 km/t. Som jeg saker fra en avisartikkel: Det er mye farligere å kjøre i 90 enn i 70 km/t. Risikoen for å bli drept eller lemlestet øker ikke bare med hastigheten, men med kvadratet av hastigheten. Og det er nesten dobbelt så farlig å kjøre i 90 som i 70 km/t! Den energien som utløses i kollisjonsøyeblikket i 70 km/t kan uttrykkes som 70 x 70, lik

4900, mens den i 90 km/t blir 90 x 90, lik 8100. Forskjellen i risiko fra 70 til 90 km/t er i virkeligheten som fra 4900 til 8100! Derfor ender ofte kollisjons- og utforkjøringsulykker i 70 km/t «bare» med skader, mens lignende ulykker i 90 km/t som regel har dødelig utgang. En reduksjon fra 90–80 km/t vil også ha en viss effekt. Det er bl.a. dette myndighetene har brukt som argument for de fartsnedsettelsene de tross alt har innført på enkelte strekninger. Men - skal vi oppnå den tilsiktede gevinsten, må alle overholde fartsgrensene og

ikke være kyniske lovbrøyttere. Politiet må få ressurser til å luke ut de som ikke «holder seg i skinnet» og domstolene må følge opp med fellende dom for slike forsøelser.

LITE Å TAPE PÅ Å KJØRE SAKTERE Av reaksjonene fra enkelte på nevnte endringer i fartsgrensene med 10 eller 20 km/t, skulle en tro at det var mye tid å tape på dette. Det er en illusjon – det dreier seg nemlig om ca. 45 sekunder pr. mil ved reduksjon fra 90–80 km/t. Fra 80–70 km/t blir tapet ca. 50 sekunder!

ANSATTE SVARER:

Norge passerer snart vegtunnel nummer 1000. Bygges det for mange tunneler i Norge?

CORRINE CHIODINE

byggjerre Oslo

- Vi er jo midt i en tunnelbabyboom. Problemet er at tunnelene kommer ikke til å betale på pensjonene våre, de vil tvert imot konkurrere med dem pga periodisk rehabilitering. Tunneler er moro å lage, men de er dyre, veldig dyre i det lange løpet.



GUNNAR GJÆRINGEN

byggjerre Bergen

- Nei, det bygges for få - og de vi bygger har for liten levetid. Tunnelene burde bygges med langsgående havarifelt, flatt sideareal og 4,5 m høye rette vegger der vi sprenger tunnelene. Portalene burde vært utformet på samme måte som tunnelen for øvrig. Vi burde kjøpt inn ferdige styrings- og overvåkingsystemer. Vi burde bygget tunneler som var boret med fullprofilboremaskiner - TBM.



EIRIK ØVSTEDAL

byggjerre Vegdirektoratet

- Det er planprosessen som skal avdekke hvilke løsning som tjener samfunnet best.



RUTH G HAUG

tunnelskolen

- Som prosjektleder for Tunnelskolen er jeg i utgangspunktet for tunnel som vegelement. Men ikke ukritisk. Drift og vedlikeholdkostnadene ved moderne vegtunneler er høye, det må dokumenteres grundig for beslutningstagere tidlig. Levetidskostnader må ligge til grunn for beslutningene om bruk av tunnel der det finnes alternativer. Omkjøringsalternativer må foreligge, tunneler stenges jevnlig for vedlikehold.





(FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD)

Full rulle året rundt

I 2040 blir det opptil 40 prosent flere folk i storbyområdene. For å unngå kø må flere over fra fire til to hjul – både sommer og vinter.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Når det snakkes om at flere må sykle, siktes det ikke bare til de spinnville i birkebeinerbanden. Det må bli flere hverdagssyklister. De som bruker pulsvarmere i stedet for pulsklokke. Men hvordan skal en få folk på to hjul? – Sykkelglede, utbryter Signe Gunn Myre i Statens vegvesen, som jobber med sykkelsatsing i Region sør.

– I Mandal ble for eksempel sykkelbruken doblet fra 2006-2010 uten at det ble bygd en meter med gang- og sykkelveg. Det hjelper ikke å bygge sykkelveger hvis ingen bruker dem. Vi må motivere folk og få dem til å skjønne hvor viktig sykling er for helsa og humøret, mener Myre.

MÅ BLI MER POPULÆRT. Jan Fredrik Lund i Vegdirektoratet leder arbeidet med Nasjonal transportplan. Han sykler på jobb i all slags vær og trår til i et ritt i ny og ne.

– For å få flere til å sykle må vi som sykler kanskje lekke hemmeligheten om hvor herlig det er å bruke egen maskin til og fra eksempelvis jobb. Samtidig trenger vi høyere prioritering av sykkeltiltak, og de må ha god kvalitet. Kravene til standard er økende på alle samfunnsområder, og blir en forutsetning om sykkel skal bli like populært som kaffebarer.

1000 SYKKELPLASSER. Bedrifter blir mer og mer opptatt

av å få flere ansatte til å sykle. De ser helseeffekten av at folk blir flinkere til å røre på seg – og noen har alt fra tørkerom til spyleplass. Som Aker Solutions i Stavanger. – Vi jobber med å få flere til å sykle. I 2012 flytter vi inn i et nytt bygg. Der blir det 500 parkeringsplasser for bil og 1000 for sykkel – innendørs, forteller Anne-Trine Benjaminsen.

EKSPRESSVEG FOR SYKKLISTER. Statens vegvesen har mange ting på gang for å få flere til å sykle (se www.sykkelby.no)

Et pionerprosjekt som skiller seg ut er planen om en 14 kilometer lang sykkelmotorveg langs E39 fra Stavanger via Forus til Sandnes. Foreløpig er det bare en bit på 200 meter som er ferdig, for planer og finansiering er ikke helt i boks ennå. Men håpet er å få en høystandard sykkeltrassé – som skal bli så effektiv, trafikk sikker og attraktiv at mange vil velge sykkel framfor bil.

HVER FEMTE PÅ SYKKEL. – Det er en uholdbar trafikk situasjon her i Stavangerområdet. Næringslivstrafikken står og hemmer produksjonen. I tillegg får vi en trafikkøkning på nesten 50 prosent de neste 30 åra. Vi er nødt til å se på andre tiltak enn vegbygging. En av løsningene er å få flere til å sykle, og vi vil ha hver femte jobbreise på sykkel, sier prosjektleder Helmer Berre i Næringslivsforeningen i Stavangerområdet. Sammen med kommunene Sandnes og Stavanger og Statens vegvesen har de et treårig prosjekt som har dette som mål. ■



1)



2)



3)



4)



5)



6)

- 1) Nesten klar bane.
(Foto: Knut Opeide)
- 2) På tre hjul i svingen. Noe for de mer bakoverlente? (Foto: Knut Opeide)
- 3) Landskapsarkitekt Siri Warland bruker 10-15 minutter hjemmefra til Vegvesenets fylkesavdeling i Stavanger. Sykler året rundt i all slags vær. (Foto: Henriette Erken Busterud)
- 4) Sykkeltunnel i Stavanger.
(Foto: Henriette Erken Busterud)
- 5) Hos Aker Solutions i Stavanger har de vaskestasjon. (Foto: Aker Solutions)
- 6) Fra Stavanger til Sandnes håper Statens vegvesen å få til en 14 km lang ekspressveg for syklister med høy standard. Første spadetak er tatt, men planer og finansiering er ikke i boks.
(Foto: Henriette Erken Busterud)
- 7) Trækker til hele året: Vegdirektoratets Jan Fredrik Lund – leder for Nasjonal transportplan.
(Foto: Henriette Erken Busteud)



7)



8)



9)



10)



11)

8) Ute en vinterdag: Ikke enkelt å ta seg fram på hovedsykkelvegen ved E18/Gamlebyen i Oslo når det bare er bilvegene som er brøytet. (Foto: Knut Opeide)

9) Sykkelmobilisering hos Aker Solutions i Stavanger. Ansatte sykler til et internt arrangement. (Foto: Anders Minge, Stavanger Aftenblad)

10) Viktig med tørkerom, så de ansatte slipper å ha på seg våte klær og sko på hjemturen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

11) Kanskje en fargerik tur i det grå Stavanger. (Foto: Henriette Erken Busterud)

STYRER REELT: Vegvesenets byggeleder Magne Berg har nå reelt ansvar for vegene i Vesterålen. Brøytesjåførene Jon Erik Eriksen (til venstre) og Raymond Ingebrigtsen har store fullmakter til å vurdere behov for brøyting og strøing. Jan Roger Olsen kjører tung vegskrape og styres direkte av Vegvesenets folk.



Tar styringen i Vesterålen

Fra i høst har igjen ansatte i Statens vegvesen faktisk ansvar for hovedvegene i Vesterålen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Statens vegvesen skal gi trafikantene forutsigbare vegger. Det er veldig vanskelig å spesifisere oppgaven slik at entreprenører kan ta reelt ansvar. Derfor tar vi nå styringen selv, sier byggeleder Magne Berg.

Brøytesjåførene Jon Erik Eriksen og Raymond Ingebrigtsen er to av flere sjåførere som sørger for brøyting og strøing i Vesterålen. Brøyting og strøing er fortsatt funksjonsbetalt fordi det er enkelt å stille entydige krav til snømengde og friksjon. Derfor er det fortsatt entreprenørens sjåførere som vurderer hva som skal til for at trafikantene skal komme trygt frem.

Men andre oppgaver er mer skjønnsmessige. Jan Roger Olsen kjører en tung vegskrape og styres nå direkte av Magne Berg og hans tre arbeidsledere. De tar også stilling til alle andre små og store tiltak som skal gjøres på vegnettet.

Frem til i fjor høst var alle disse vurderingene del av jobben for entreprenørselskapet som hadde funksjonskontrakten i Vesterålen. Slik er det stadig for de 123 driftsen-

treprenørene som i konkurranse har sikret seg kontrakter om å ivareta hovedvegene i hver sin lille del av Norge. Driftsentreprenørene skal se til at vegnettet til enhver tid tilfredsstiller minstestandarder, har ansvar for både prioriteringer og faktisk innsats, og det til fast pris over fem år. Statens vegvesen skal kun sjekke at minstestandardene overholdes.

Det var Magne Bergs jobb fra 2003 til ifjor, og han hadde 840 kilometer veg å føre tilsyn med. Nå har han tre kolleger og er glad for å kunne ta større reelt ansvar for trafikantene.

– Er det noe område som Statens vegvesen bør styre, er det drift og vedlikehold av vegene. Særlig gjelder det på et vegnett med stort vedlikeholdsetter-slep, sier han.

FULGTE VEGEN. Maskinfører Jan Roger Olsen synes forsøket som nå gjøres er et skritt i riktig retning. Det sier han ut ifra

god erfaring. Både han og Magne Berg begynte i Vegvesenet for 30 år siden og har siden hatt hovedvegene i Vesterålen som arbeidsplass. Berg er fortsatt i Statens vegvesen. Olsen var der fra 1982 ut 2002, som brøytesjåfør og asfaltlegger. Da funksjonskontraktsystemet kom i 2003 fulgte han

med da alle Vegvesenets mannskaper og utstyr ble ført over til det statlige entreprenørselskapet Mesta AS.

I 2006 vant Kolo Veidekke AS anbudskonkurransen for Vesterålen foran Mesta og Olsen byttet arbeidsgiver. Nå arbeider han for en-

treprenør Alf Brekken som fikk en av de syv områdekontraktene ifjor høst. Med lange grusvegstrekninger har han og vegskrapa travle dager sommer og vinter.

Han er overbevist om at vegene var best for trafikantene da Statens vegvesen hadde full styring og fikk gjort jobben delvis med egne arbeidere og maskiner, delvis med

innleie av lokale lastebileiere.

– Det er litt tidlig å bedømme ordningen vi nå har fått, men dette er rett vei å gå, sier han.

MISNØYE. Det var etter sterke klager fra næringsliv og trafikanter i Vesterålen over dårlige vegforhold, og også kritiske spørsmål fra Riksrevisjonen, at det for to år siden ble bestemt å sette i gang forsøk med byggherrestyrt drift av vegnettet. Statens vegvesen gikk i gang med å planlegge for en ny organisering etter at Kolo Veidekkes driftskontrakt utløp sist august.

– Da vi laget opplegget var tanken å gjøre det enda mer byggherrestyrt, at alt som skjedde skulle styres fra Vegvesenet, forteller Berg.

– Vi endte med fire ansatte hos oss, alt arbeid på vegen lagt til syv kontaktsområder pluss en stikningskontrakt, og et system der brøyting og strøing fortsatt skulle være funksjonsstyrt. Resten skulle vi ta oss av. Vi synes det har gått bra, tilbakemeldingene fra brukerne av vegen er veldig gode, sier Berg.

SAMARBEID. Magne Berg poengterer



FAKTA

Driftskontrakt Vesterålen

Kontrakten hadde oppstart 1. september 2010 og er utlyst som delte entrepriser. Kontraktene har 5 års/5 sesongers varighet. Dette er ikke funksjonskontrakter, men kontrakter der byggherren i større grad har overtatt styring av kontrakten og dermed en stor del av risiko og ansvar. Entreprenørene vil fortsatt ha ansvar for vurdering av behov for og igangsetting av tiltak på fire områder; supplering av brøytestikk, trafikkberedskap (utrykning/arbeid skjer på bestilling), beredskap for vinterdrift, og fylling av strøsandkasser. Området omfatter 796 kilometer fylkesveg og riksveg, og 30 kilometer gang- og sykkelveg.

rålen

vesterålen.

betydningen av et nært og tillitsfullt forhold mellom Statens vegvesen og entreprenør-ene som skal gjøre jobben ute på vegene.

- Vi er helt avhengig av å ha entreprenører som tjener penger på den jobben de gjør. Vi må være ordentlige, og entreprenørene må være trygge på at vi er en partner de kan samarbeide med, sier han.

- Utfordringen ved starten var å holde daglig drift på rett nivå, å sørge for at vi tenkte mest mulig likt om hva som skulle til for å oppfylle kravene til brøyting og strøing. Vi la stor vekt på oppfølging av arbeidet ute, det var nok litt fremmed for noen av entreprenørene, men det gikk seg til, sier han.

- Kontraktene ble lagt ut for å tiltrekke små entreprenører. Det betød også at vi måtte være villige til å bruke tid til opplæring. Det kan være krevende for små entreprenører å få på plass en mengde rutiner som de ikke har hatt. Det kan skremme, jeg vet at vi mistet tilbud fra entreprenører ut ifra frykt for å få en stor administrasjon. Vi kan ikke gå på akkord med regelverket vårt, men vi må være villige til å hjelpe, sier Berg. ■

- VI HAR ANSVARET

- Jeg har ikke vært tilfreds med at vi i de første driftskontraktene satte bort ansvaret for drift av vegnettet til entreprenørene. Det er Statens vegvesen som har ansvaret for drift av vegnettet.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Det sier Terje Solvoll. Da må vi ha de verktøy som skal til for å ta ansvaret. Det mener jeg vi har fått til gjennom Vesterålenmodellen.

- Jeg er veldig godt fornøyd med det jeg ser på vegene etter at vi tok tilbake styring-en i Vesterålen, sier han som leder Statens vegvesens avdeling i Midtre Hålogaland. Avdelingen er unik i Vegvesenet i og med at den omfatter deler av to fylker, Nordland og Troms. I resten av landet er fylkesgrensene også grenser mellom Vegvesenets avdeling. Midtre Hålogaland er også unik fordi det nå gjøres et forsøk med byggherrestyrt drift av vegnettet. Terje Solvoll har fire ansatte som på heltid styrer daglig drift av vegnettet i Vesterålen.

FEM ÅR. Forsøket skal pågå i fem år og minner med en avgjørende forskjell om organiseringen før 1995 da Vegvesenet hadde en driftsavdeling med egne ledere og vegarbeidere. Men så skulle Vegvesenet tilpasse seg entreprenørdrift og samlet all utførelse i en egen produksjonsavdeling. Det ble vanskelig å definere hvem som gjorde hva og ikke minst vanskelig å dokumentere for omverdenen hva som ga best uttelling for skattebetalerne. Det endte med at alt arbeid på vegene fra 2003 ble overlatt til entreprenørmarkedet.

IKKE EGNE PÅ VEG. Den viktige forskjellen mellom Vesterålen-modellen og organiseringen fra før 1995 er at Vegvesenet ikke har egne ansatte til å gjøre jobben ute på vegen. Alt gjøres i regi av lokale entreprenører, etter priser avtalt i flerårskontrakter.

- Det virker som om mange i dag tror vi bare brukte egne ansatte da vi drev egenregi, og at det ble veldig kostbart for samfunnet, sier Solvoll.

- Virkeligheten er at Statens vegvesen den gang hadde stort fokus på effektivitet, at vi hadde en egen styrke til primært å ta seg av oppgaver som var vanskelige å prise, men at vi engasjerte lokale entreprenører og lastebileiere til mengdeoppgaver, sier han.

LEVERANDØRMARKED. Syv vinterkontrakter og fem sommerkontrakter ble i fjor utlyst. Da kom det inn bare et tilbud i et av områdene. Statens vegvesen hadde beregnet kontrakten til 18 millioner kroner over fem år, men anbudet lød på 37 millioner kroner. Dermed ble kontrakten utlyst på ny, og det kom et konkurrerende tilbud på 25 millioner kroner.

- Jeg er litt skuffet over interessen fra entreprenørene, vi skulle gjerne hatt flere tilbud og noe mer konkurranse totalt sett. Statens vegvesen er helt avhengig av å ha et godt fungerende leverandørmarked, sier Solvoll.

- Jeg mener Statens vegvesen nå må drive en aktiv leverandørutpløring for å hjelpe frem de små entreprenørene og bidra til et marked som virker, sier Terje Solvoll.

FORNØYD. Han er veldig godt fornøyd med den jobben som nå gjøres i Vesterålen, både av entreprenørens og av Vegvesenets folk. En av de tre nye har mange års erfaring, to er yngre med praktisk erfaring blant annet som brøytesjåfører og samtidig engasjement for å gjøre det best mulig for trafikantene.

- Statens vegvesen har ansvaret, og vi har de ressursene vi trenger til å gjøre det som er nødvendig. Ingen hos meg får si at vi ikke har penger nok til å holde en forsvarlig standard på vintervegene, sier han.

Ingen hos meg får si at vi ikke har penger nok til å holde en forsvarlig standard på vintervegene, Solvoll.

Solvoll er opptatt av publikumstilfredshet og mener Vegvesenet må finne en måte å evaluere hvor fornøyd trafikanter flest og de store transportørene er med vegene. I dag synes han det er for lett å nå frem i samfunnsdebatten med tilfeldig fremstillinger av virkeligheten.

Og så mener han Statens vegvesen som etat bør få et klarere fokus.

- Statens vegvesens driftsansatte opplever å bli målt på antall kontroller og antall bøtelegginger, men ikke på hva som faktisk er tilstanden ute på vegene. Litt enkelt sagt er det slik at en svikt i rapportering fanger mine ansatte og meg som leder med en gang, men ikke en feil på vegen som rammer trafikantene, sier han. ■



ANSVAR: Avdelingsdirektør Terje Solvoll er fornøyd med hvordan hans ansatte har tatt faktisk ansvar for hverdagen på vegnettet i Vesterålen. Magne Berg ved hans side var tidligere alene i rollen som byggeleder, men styrer nå driften sammen med Jan Roger Andersen (t.v.), Gunnar Roksøy og Monica Lien Johansen (fraværende da bildet ble tatt).

Fleire vil drifte vegane

Fleire entreprenørar ønskjer å drifte vegane i Noreg. 16 entreprenørar har meldt interesse for å drifte ein eller fleire av dei 11 kontraktsområda der tilbudsfristen no er ute.

TEKST HÅKON AURLIEN OG DAGRUNN HUSUM FOTO HÅKON AURLIEN

Prisveksten ser ut til å vera noko lågare enn for eit år sidan. I gjennomsnitt 4,3 tilbydarar for kvar av dei 11 kontraktane er det høgaste talet Vegvesenet nokon gong har hatt etter at systemet med konkurranseutsett drift og vedlikehald vart innført i 2003. Det er knytt stor spenning til dei seks siste kontraktane. Fire av desse hadde tilbudsfrist same dag som denne utgåva av Vegen og vi vart sendt ut. Den siste vart opna i april.

– At konkurransen om driftskontraktane aukar er sjølvsagt svært gledeleg. Vi tolkar det som at korreksjonane vi har gjort i grunnlaget for kontraktane har gitt resultat. Spesielt trur vi at endringar når det gjeld risikobalansen mellom entreprenør og byggherre har påverka entreprenørane si interesse for driftskontraktane, seier Kjell Inge Davik frå byggherreseksjonen i Vegdirektoratet.

MEIR ATTRAKTIV MARKNAD. – At mange entreprenørar viser interesse i form av anbod meiner vi viser at det no er råd å tene pengar på kontraktane og at driftsmarknaden dermed er blitt meir attraktiv for entreprenørane. Dette, kombinert med at prisane er på veg ned samanlikna med 2010, kan tyde på at marknaden er på veg til å konsolidere seg, seier Kjell Inge Davik.

Dei nye driftskontraktane gjeld frå 1. september i år. Så langt er 11 av 17 kontraktar opna og summen av dei lågaste tilboda tyder på at kostnadsveksten er mindre enn det som var tilfelle for eit år sidan.

I fjor vart prisveksten rekna til 70 prosent ut over normal prisstigning. Det skapte bekymring både i Statens vegvesen og i politiske krinsar. I ein rapport som vart overlevert Samferdsledepartementet før påske i fjor, konstaterte selskapet Dovre group at staten sine samla kostnader til drift av vegnettet no er høgare enn før konkurranseutsettinga i 2003.

LÅGARE PRISVEKST. Mellom dei 11 leverte tilboda varierer prisveksten mellom 14 og 83 prosent ut over vanleg prisstigning. Størst prisvekst har nordre Vestfold, der det lågaste tilbodet er på 217,8 millionar kroner fordelt på fem år frå kommande haust. Mesta Drift er no inne i siste sesong med ein kontrakt verd 119 millionar kroner, korrigert til dagens prisnivå, men kan bli utkonkurrert av det lokale selskapet Jarlsberg Maskin.

FIREFELTSVEGNETT ER DYRT. Tore Kaurin som er fylkesdirektør for Vegvesenet i Vestfold forklarer topp-plasseringa med eit større vegnett.

– Vi har opna ein lang strekning med firefelts E18 sidan sist, og vi har også fått ny rv. 19 til Horten. Vi ser no gjennom tala og trur at ei korrigering for endringa i vegnett vil gi oss ein prisvekst på linje med regionen elles, seier han.

Men ein reell vekst på 60 prosent er framleis høgt.

– Det kan ikkje forklarast med manglande konkurranse. For fem pristilbud er det meste vi nokon gong har fått, seier han.

Østfold har om lag same prisvekst som Vestfold. Også der er forklaringa meir firefeltsveg etter at E6 gjennom fylket vart bygd ut fram til 2008.

AVVIST. I oversikten har Østfold ein prisvekst på 45 prosent for lågaste tilbod som kom frå Langhus-selskapet Veidrift. Dette tilbodet vart avvist av Statens vegvesen. Dermed går det mot fornying for Mesta Drift.

– Lågaste tilbydar hadde ikkje dokumentert sin kompetanse på viktige område som grøntvedlikehald, vinterdrift og dreneringsarbeid. Ettersom dei heller ikkje sa noko om korleis dei skulle skaffe seg kompetansen, hadde vi ikkje noko anna val enn å avvise tilbodet, seier seksjonsleiar Arne Bjørklund. Entreprenørselskapet varsla klage, men har trekt denne etter ein gjennomgang med Vegvesenet sine folk.

KUNSTIG. I Vest- og Nord-Noreg reflekterte ikkje dei første driftskontraktane i 2005-06 eit like stort prispress som i resten av landet, med anbodsprisar som ein i dag ser på som kunstig låge. Dette vert avspegla i dei to kontraktane som er opna, der den reelle prisveksten no er på 14 og 19 prosent.

PRISFORSKJELLAR. Det er framleis stor innbyrdes prisforskjell mellom tilboda i kvart kontraktsområde.

I Midre Sogn kom det inn tre tilbod på 149, 180 og 375,2 millionar kroner. Høgaste pris er 2,5 gonger av den lågaste.

I Arendal er det 86,5 millionar kroner mellom høgaste og lågaste tilbod, og forskjellen er tett oppunder heile kontraktssummen i noverande kontrakt.

Det er ingen eintydige forklaringsar på forskjellane. I Vestfold og Østfold kom låge prisar frå to nyetablerte entreprenørselskap, mens erfarne selskap står bak dei høgaste prisutslaga. ■

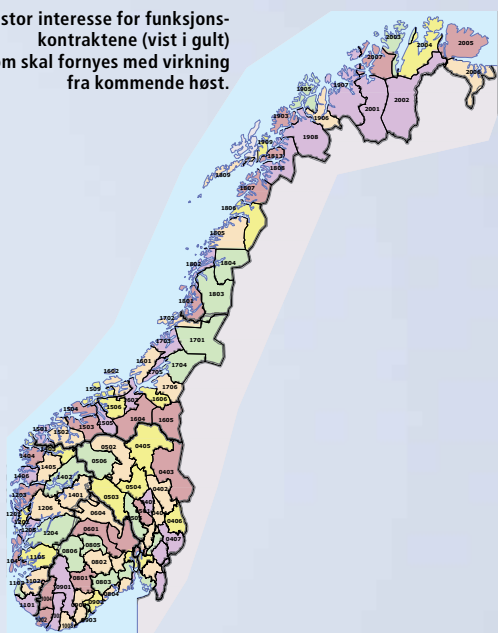


DRIFT: Fleire entreprenørar enn noen gong har meldt interesse for drift av vegar i Noreg.

Tilbuds-oversyn 2011

Kontrakt	Tilbudsfrist	Region.	Ha La Entreprenør	Jarlsberg Maskin	Lemminkäinen Norge	AF Lemminkäinen/SarpsborgPA	Mesta Drift	NCC Roads	AF Vestfoldveg	E Opedal & sønner
0103 Østfold sør 2011-2016	12.1	aust				356,5	299,9	311,9		
0205 Romerike midt 2011-2016	12.1	aust					352,6	320,8		
0505 Land/Hadeland 2011-2016	12.1	aust	268,5				189,3	217,0		
0506 Ottadalen 2011-2016	12.1	aust					138,1			143
0703 Vestfold nord 2011-2016	20.1	sør		217,8			253,9		264,0	
0803 Grenland 2011-2016	3.2	sør			181,5		181,7	156,8		
0805 Rjukan 2011-2015	3.2	sør					98,6	71,1		68
0806 Vinje 2011-2017	20.1	sør					242,3			240
0903 Arendal vest 2011-2016	20.1	sør					154,7	207,3		
1103 Stavanger 2011-2016	2.3	vest								
1204 Hardanger 2011-2016	25.1	vest					192,8			199
1402 Midtre Sogn 2011-2016	11.1	vest					149,0			180
1701 Indre Namdal 2011-2016	24.2	midt								
1707 Steinkjer 2011-2016	24.2	midt								
1803 Mosjøen 2011-2016	6.4	nord								
1905 Tromsø 2011-2016	24.2	nord								
2003 Nordkapp 2011-2016	24.2	nord								

Det er stor interesse for funksjonskontraktene (vist i gult) som skal fornyes med virkning fra kommende høst.



Forsøksmodeller

Her er fem forsøksmodeller som ulike deler av Statens vegvesen nå arbeider med for igangsetting/utlysning i høst og iverksettelse høsten 2012

BYGGHERREKONTRAKT

I Alta legges det opp til samme kontraktsform som i Vesterålen, at Statens tar ansvar for de daglige prioriteringer.

- Vi er nå i gang med å lage nye kontraktsmalere. Disse måtte uansett lages på nytt som følge av nye kontraktsretningslinjer, og vi har påtatt oss å lage de nye malene slik at de også kan brukes andre steder i landet, sier Tor Inge Hellander som er byggeleder i Vest-Finnmark.

I Alta er opplegget at det som hittil har vært ett kontraktsområde, skal deles inn i seks geografiske områder med hver sin kontrakt for vinterdrift. I tillegg blir det fem prosessinddelte kontrakter, en for setting av brøytestikk vinterstid og fire for ulikt arbeid som skal utføres i sommerhalvåret. Samlet skal det altså utlyses 11 kontrakter.

FASTPRISKONTRAKT

I Karasjok er valg av driftsform ikke helt avklart, men regionvegsjefen har tatt initiativ til å innføre en driftsform etter finsk modell. Nå er en kartlegging på gang for å avklare konsekvenser og mulige kontraktsformer.

Finland har i dag en driftsform ganske lik funksjonskontraktmodellen Vegvesenet tok i bruk fra 1. januar 2003. Denne innebærer at entreprenørene til fast pris sørger for at vegnettet til enhver tid holder en forutbestemt standard.

SMÅENTREPRENØRKONTRAKT

I Østfold foreslår Statens vegvesen overfor fylkeskommunen å dele den ene av de tre driftskontraktene, for grenseområdet mot Sverige, i to geografiske områder fra neste høst. Grøntvedlikeholdet foreslås tatt ut og utlyst som en separat kontrakt.

- Det betyr at vi lyser ut tre mindre kontrakter i stedet for en stor driftskontrakt. Vi vil også se på

muligheten for administrative tilpassinger slik at de blir mer attraktive for mindre entreprenører, sier Arne Bjørklund som er seksjonsleder i Østfold fylkesavdeling.

I forprosjektet foreslår Vegvesenet at kontraktene utlyses for fem år, d.v.s. følger de øvrige driftskontraktintervallene, men at det bygges inn en opsjon for ytterligere tre år. Dette gir entreprenørene økt tid til avskrivning av spesialutstyr.

FAGKONTRAKT

I Setesdalen skal Statens vegvesen Region sør nå utarbeide en ny kontraktsform der dagens driftskontrakt erstattes av en byggherrestyrt organisering. Arbeidet ute på veggen skal utføres av entreprenører etter konkurranse om et i dag ukjent antall fagkontrakter.

- Inndeling og omfang er ikke avklart, men Aust-Agder fylkeskommune har gitt klarsignal for at vi setter i gang en planleggingsprosess som vil pågå frem mot utlysning av de nye kontraktene til høsten, sier seksjonsleder John Kristian Stormyr i Aust-Agder fylkesavdeling.

SYKKELKONTRAKT

I Vestfold foreslår nå Statens vegvesen overfor fylkeskommunen å øke driftsstandarden for gang og sykkelveger i Tønsbergområdet. Dette skjer i den kommende driftskontrakten for Vestfold øst. Forslaget skal behandles i hovedutvalg for samferdsel tidlig i mars.

- Hensikten er å få opp bruken av gang/sykkelvegnettet, sier avdelingsdirektør Tore Kaurin.

- Statens vegvesen har satset mye på å bygge et godt gang/sykkelvegnett rundt Tønsberg, men ser at det kunne brukes mer vinterstid. Nå vil vi gjøre et forsøk med økt driftsstandard for å se om det er det som skal til for at flere sykler og går i stedet for å bruke bil, sier han. ■

Oslo Vei	PEAB Sverige AB	Repstad Anlegg	Risa	Skanska Norge	Kolo Veidekke	Trafikk & Anlegg	Veidrift	lavaste tilbudsopningspris	pris gammel kontrakt (årspris x år, korrigert for prisregulering iht SSB)	%-vis auke siden 2006 (korrigert for prisregulering iht SSB)
362,1	312,6						232,8	232,8	161	45 %
336,3	262,0							262,0	186	41 %
278,6	191,7				248,5			189,3	116	64 %
					211,5			138,1	91	52 %
					302,5			217,8	119	83 %
					186,2			156,8	107	47 %
				96,9	105,5			68,8	43	60 %
				259,5	299,5			240,3	148	62 %
		241,2	189,9					154,7	89	74 %
									174	
					262,6			192,8	162	19 %
					375,2			149,0	131	14 %
									170	
									184	
									117	
									135	
									145	
									2278	

VEGDRIFT:

Tekst HÅKON AURLIEN

Presser på for endringer

Åtte år etter at funksjonskontraktsystemet kom, et år etter at de byttet navn til funksjonskontrakter og de første forsøkene med alternative driftsformer ble besluttet, presser politikere, motororganisasjoner og andre brukere på for nye justeringer. Statens vegvesen planlegger nå flere forsøk for bedret drift og vedlikehold av vegnettet i Norge.

- Det viktige for våre medlemmer er at vegene er i orden, at de er trafiksikre når det trengs mest, sier Håkon Glomsaker, direktør for samfunnskontakt i Norges Automobilforbund.

Neste uke arrangerer organisasjonen en konferanse om organisering av transportetat-

ene i landet, og har utfordret flere politikere på spørsmålet «Hva tjener brukerne mest».

ENGASJERER. Glomsaker opplever at vegstandard er et tema som opptar organisasjonens medlemmer sterkt. Mange er misfornøyde, noen er frustrerte, noen er løsningsorienterte og mener at ting var bedre før, mens andre igjen ivrer for mer privatisering og sammenslåing av samferdselsetatene.

- NAF har ikke tatt stilling til hvordan det daglige vedlikeholdet av vegene skal organiseres. Det skal vi heller ikke gjøre før vi har kjørt en solid prosess, sier Lars Petter Endresen som leder organisasjonens politiske komité.

Stolt sjonglør

Som leiar for Grafisk senter har Bård Asle Nordbø mange ballar i lufta. Og han er veldig stolt over gjengen sin som jobbar så blekket sprutar.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD MONTASJE KYRRE WEDVIK

01 Er det ein big business du er boss for?

Vi er 18 tilsette som sit på ni stader rundt i landet - både grafikarar, webdesignarar og ein fotograf. I fjor sende vi ut over 1800 fakturaer, så det er full rulle heile tida! I år har vi eit budsjett på 12,5 millionar. Som tidlegare år reknar vi med å tene inn dette så vi går i null - for det er det vi skal gjere. Tener vi meir, må pengane først tilbake til etaten. Vi har ein timepris på 760 kroner. Det er godt under prisen til reklamebyrå vi kan samanlikne oss med. Dei tek ofte 1100-1200 kroner. Så ja, dette er god butikk - også for kundane våre.

02 Kva er du mest stolt av som de har laga?

Eg er stort sett stolt av det meste, eg vil helst ikkje peike på noko spesielt. Men om eg må trekkje fram noko, så må det bli vegvesen.no, Veggen og vi, design i prosjekt, brosjyremateriell, informasjonsskilt, kulturelt arbeid, annonseproduksjon, film og arbeid med profil og foto. Ja, og så har vi fått til mykje bra på grafiske malar på vegveven og e-læring og laga mange flotte handbøker. Folk mine står på og leverer, eg er stolt heile vegen eg!

03 Korleis er kundane nøgde?

Før jul hadde vi ei kundeundersøking. Vi fekk svar frå om lag halvparten av dei 500 kundane som vart spurt. Det viktigaste spørsmålet i undersøkinga var kor fornøgde dei totalt sett var med Grafisk senter. På ein skala frå ein til fem, fekk vi ein score på 4,77 - noko vi er veldig nøgde med. Når det gjeld spørsmålet om vi leverte til avtalt tid og kva dei syntes om kvaliteten, så fekk vi endå høgare score. Men det er sjølv sagt alltid ting vi kan bli betre på.

04 Korleis er det å vere leier for folk som sit på mange plassar?

Eg er litt lonesome. Må fikse mykje aleine. Men alt er mogeleg. Og det fungerer veldig bra å sitte spreidd. Eg vil ha ein open dialog, og alle får tak i meg stort sett når dei vil. Kvar veke har vi videomøte, og ein gong i året ei sosial samling. Ikkje minst er sistnemnde viktig når vi sit så spreidd.

05 Korleis er du som leiar?

Eg prøver å sjå til at medarbeidarane mine trivst og har bra med oppgaver og utfordringar. Dei må arbeide sjølvstendig og styre seg sjølve. Det er heilt naudsaamt sånn vi er organisert. Dei har eit fagleg høgt nivå og eit stort nettverk: Det er min styrke!

Elles er eg ein utålmodig type. Eg er ivrig etter å sjå resultat både hos meg sjølv og hos andre.

06 Korleis taklar du kritikk?

Eg er ikkje redd for å få kritikk. Eg går inn i kritikken og tenkjer på kva eg kan gjere annleis. Det er viktig at folk kan kome med kritikk - det skapar og kreativitet. Eg vil at medarbeidarane mine skal kunne ta opp ting heile året. Hos meg skal det vere takhøgde og dei skal seie i frå og meine kva dei vil. Det må eg tåle som leiar.

07 Korleis ser du på framtida?

Eg ser positivt på framtida. Vi arbeider for å få på plass ei oppdragsbase slik at det blir enklare å legge inn data for oppdrag. Elles er eg glad for at vi no har kome under Kommunikasjonsstaben i Vegdirektoratet. Eg føler at det er der vi fagleg høyrer heime.

08 Kva gjer du når du ikkje flyg rundt for Statens vegvesen?

Eg har ein son på sju år som eg sjølv sagt brukar mykje tid på. Elles går det i golf og kunst. Eg er veldig oppteken av kunst og har vore leiar i kunstforeininga ved vegkontoret i Stavanger. ■

FAKTA

Bård Asle Nordbø (50) har jobba i Statens vegvesen i heile si karriere. Etter at han var ferdig med teknisk teikning på yrkesskulen, var han teikneleiar på Rogaland vegkontor frå 1982 til 1995. Deretter var han leiar for dei som arbeidde med grafiske tenester der.

Etter omorganiseringa i 2003 vart nokon av dei som arbeidde med grafisk arbeid samla i eit landsdekkande grafisk senter. Sidan har Nordbø hatt ansvar for dei 18 som er tilsett der. Undervegs har Nordbø etterutdanna seg i marknadsføring og leiding på BI og teke ei mastergrad.

Bård Asle i trafikken

Kva slags bil har du?
Ein Toyota Yaris. Svart.

Kva slags musikk lik du?
Eg er veldig musikkinteressert. Høyrer helst på Jan Garbarek.

Kva slag transportform foretrekk du?
Bil.

Foretrekk du å køyre sjølv eller å sitte på?
Køyre sjølv.

Kor ligg den beste vegkroa?
Patrioten Bistro på Hillevåg.

Har du blitt stoppa i fartskontroll?
Eg blei stoppa i fartskontroll på midten av 90-talet.

Kva synest du om drivstoffprisane?
Dei er høge, men ligg vel på passe nivå.

TEGN TERJE

Bård Asle tegner vegdirektøren

Veggen og Vi sin uformelle tegneutfordring til intervjuobjektet blir bedømt av vegdirektør Terje Moe Gustavsen selv.



DOMMEN: Herlig. Ingen tvil om at Grafisk senter trækker til. Selv er jeg litt trå når det kommer til sykkel, må innrømmes.





**Eg er litt lonesome.
Må fikse mykje aleine.
Men alt er mogeleg.**
Bård Asle Nordbø,
leiar for Grafisk senter



FOTO: NORSK VEGMUSEUM

DRA PÅ VEGMUSEET I VINTERFERIEN

Fra 26.02 til 06.03 tilbyr Norsk vegmuseum aktiviteter for store og små. Det blir full fres med gamle snøbeltebiler og snøfresere, maskeverksted, grilling, hesteskyss, skøytebane og akebakke for å nevne noe. Utstillinger og butikker holder åpent kl. 10-15. Aktiviteter og spisested fra kl. 12-15.

► Se program: vegvesen.no/vegmuseum

AUSTLANDET BETALTE MEST I BOMPENNGAR

Folk på Austlandet betalte i snitt 1340 kroner i bompengar pr. innbyggjar i 2009. Nordlendingar slapp med 62 kroner i bompengar i snitt pr. innbyggjar same år.

TEKST KJELL WOLD ILL. FOTO KNUT OPEIDE

BYGGHERRE:



BEFARING: Fjorårets kull med byggherrestøtter på befaring.

Studium for byggherrestøtter

Til høsten er det klart for kull 3 i byggherrestøtte. Dette går over et halvt år i stedet for ett, og er mer spisset enn tidligere.

Utdannelse av byggherrestøtter avlaster byggeledere og bidrar til en mer enhetlig, forutsigbar og profesjonell byggherre. Etter studiet skal byggherrestøttene sjølstendig utøve administrative støttefunksjoner og kunne følge opp utbyggingsprosjekter og drifts- og vedlikeholdskontrakter.

Studiet vil pågå fra 1.

september til 1. mars og vil ta halve arbeidstida. I tillegg kommer erfaringsseminar i april 2012. Studiet gjennomføres i samarbeid med Høgskolen i Narvik, og bestått studium gir 10 studiepoeng.

Det blir tre dagers samlinger og individuelle oppgaver og prosjektoppgave. Byggherrollerollen, kontrak-

FAKTA:

0,4

Antallet passeringer ved de to bommene i Listerprosjektet i Vest-Agder sank med om lag 0,4 prosent i fjor. På fv. 43 Lyngdal-Farsund sank tallet mest, mens det på E39 på Kvinesheia var en mindre vekst.



KAMP OM Plassen

420 nyutdannede har søkt Vegvesenets rekrutteringsprogram i år. Det er nest høyest antall noensinne. Rekorden ble satt i fjor med 530 søkere. Bare 30 søkere får plass i programmet. Rekrutteringsprogrammet varer i 18 måneder og gir fast ansettelse. Programmet ble etablert i 2006.

«Bilistar legg for eksempel igjen over fem ganger så mange pengar i bomringen i Oslo som trafikantane som passerer bomringen i Bergen»

Det viser ei oversikt over bompengereinkta frå alle bompengeselskap i Noreg for 2009. Folk på Vestlandet betalte i snitt 1297 kroner pr. innbyggjar i bompengar i 2009, mens sørlendingar måtte ut med 1107 kroner pr. hovud og trøndere med 785 kroner kvar i bompengar. Til Austlandet rekna i denne oversikten de åtte fylka Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Oppland, Vestfold, Buskerud og Telemark. Det er også verd å merke at verken Telemark eller Buskerud hadde bompengeprojekt i 2009. Til Sørlandet rekna Agderfylka i denne oversikten. Vestlandet omfattar Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, Midt-Noreg eller Trøndelag består av dei to trønderfylka Sør- og Nord-Trøndelag, mens Nord-Noreg omfattar Nordland, Troms og Finnmark.

OSLO STØRSTE MJØLKEKU. Oversikten over inntektene i samtlige bompengeprojekt i 2009 viser at bomringen i Oslo og hovudvegutbygginga Oslo/Akershus er landet si desidert største inntektskjelde. Her la bilistane igjen heile 2,137 mrd. kr i bompengar i 2009. Frå 13 bompengeprojekt på Austlandet kom det i 2009 inn heile 3,245 milliardar kroner, frå Sørlandet sine fire bompengeprojekt kom det inn 308 millionar kroner. Vestlandet sine 28 bompengeprojekt hadde 1,638 milliardar kroner i inntekter i 2009, Trøndelag sine fem bompengeprojekt hadde 331 millionar kroner i inntekter, mens dei to bompengeprojekta i Nord-Noreg fekk inn 29 millionar kroner.

FEMDOBBELT. Bilistar legg for eksempel igjen over fem ganger så mange pengar i bomringen i Oslo som trafikantane som passerer bomringen i Bergen.

Her er oversikten over dei mest inntektsbringande bompengeprojekta i Noreg i 2009:

- 1) Hovudvegutbyggingen Oslo/Akershus: 2,137 milliardar kroner
- 2) Bompengeringen Bergen: 387 millionar kroner
- 3) Nord-Jæren: 319 millionar kroner
- 4) E18 Vestfold: 273 millionar kroner
- 5) Østfoldpakka: 258 millionar kroner
- 6) E6 Trondheim-Stjørdal: 191 millionar kroner
- 7) Haugalandspakken: 164 millionar kroner
- 8) E6 Svinesundforbindelsen: 157 millionar kroner
- 9) E39 Trekantsambandet: 150 millionar kroner
- 10) Tønsbergpakka: 141 millionar kroner
- 11) E18 Aust-Agder: 131 millionar kroner
- 12) Rv. 23 Oslofjordforbindelsen: 130 millionar kroner
- 13) E18 Kristiansand: 110 millionar kroner
- 14) E39 Krifast: 98 millionar kroner
- 15) E39 Thamshavn-Øysand: 83 millionar kroner ■

Tekst og foto Henriette Erken Busterud

ter, jus og anskaffelser, økonomi, HMS og personlig utvikling er blant det som står på timeplanen.

De som søker bør blant annet ha minimum to års erfaring fra Statens vegvesen og noe kunnskap om byggherrefunksjonen. De bør være tilknyttet byggherremiljøet i opplæringsperioden, og

det forutsettes at studentene blir benyttet til byggherreoppgaver etter endt utdanning.

Nærmere opplysninger kan fås ved henvendelse til: Fagansvarlig Odd Barstad, Byggherreseksjonen, Vegdirektoratet, Studieleder May-Gøril Ellingsen, HR-seksjonen, Region

nord, Kompetanserådgiver Atle Røijen, Virksomhetsutvikling Vegdirektoratet, Faglig rådgiver Liv Nordbye, Byggherreseksjonen, Vegdirektoratet.

Nærmere informasjon finnes på Vegveven.

► **Påmeldingsfrist er 8. april.**

TRAFIKKTRYGGLEIK:



LÅGARE AMBISJONAR ENN SVERIGE

Sverige nådde EU sitt mål og halverte talet på trafikkdrepne i perioden 2000-2010. Noreg har mindre ambisiøse mål og skal redusere talet på drepne og hardt skadde med 1/3 innan 2020.

TEKST KJELL WOLD

Noreg og dei nordiske landa hadde i 2010 det lågaste talet trafikkdrepne på mange tiår. Tross svensk tryggleiksuksess venter Noreg enno med å sette sine mål for reduksjon i talet på drepne og hardt skadde for perioden 2014-2023.

BAKSVERIGE – FØRE EU. Eit ugreiingsarbeid, Trafikktryggleik på veg, skal vise korleis ein kan ta nye skritt i retning av nullvisjonen. Ambisjonsnivået for talet på drepne og hardt skadde i 2024 presenterast seinare i 2011. Mens talet på trafikkdrepne i Sverige er 2,9 per 100.000 innbyggjar er talet i Noreg 4,3 mens snittet for alle EU-land er 6,9.

11 TILTAK. NTP 2010-2019 vedtok etappemål om å redusere talet på drepne og hardt skadde med minst ein tredjedel. Det inneber ei reduksjon frå 1150 i 2010 til 775 i 2020. Statens vegvesen utgreier tryggingstiltak innafor 11 ulike tema:

- 1) investeringstiltak for å hindre møteulykker
- 2) trafikktryggingsrevisjonar og inspeksjonar
- 3) sikker infrastruktur for gåande, syklande og kollektiv
- 4) trafikktryggleik i drift og vedlikehald
- 5) trafikkundervisning frå «vogge til grav»
- 6) fart
- 7) rus/uopplagte førarar
- 8) tiltak mot høgrisikogrupper
- 9) bruk av tryggleiksutstyr
- 10) effektive kontrollar
- 11) kjøretøyteknologi

VEKSTSMERTER. Vekst i økonomi og folketal dei neste tiåra gir og kraftig

transportvekst. Presset på Oslo-området og regionhovudstader blir største utfordring for transportsektorane mot 2040. Det er konklusjonen i hovudrapporten til utgreiinga om NTP 2014-2023 lagt fram i februar. Transportetatane (Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor) ser på dei viktigaste problemstillingane for eit framtidsretta og samordna transport-system.

«Talet på trafikkdrepne i Sverige er 2,9 per 100.000 innbyggjar, i Noreg 4,3»

STORBYPRESS. Prognoser om kraftig vekst i økonomi og folketal gir og stor vekst i gods- og persontransport. Den blir mest merkbar i større byregionar. Berre i Oslo-området kan folketalet auke med nesten ein halv million på 30 år. Bergen, Trondheim og Stavanger får ventelig og stor vekst. Skil dags krav til framkomme, tryggleik og miljø oppfyllast må transportkapasiteten auke, særleg i kollektivtrafikken. Å endre transportmiddelfordelinga i miljøvennleg retning vil krevje kraftige verkemiddel. Kollektivandelen i Oslo har dei siste åra auke mykje. Mens andelen bilreiser i hovudstaden er 35 prosent er den 63 prosent på landsbasis. ■

Tilsyns- jobb gav meisterbrev

Det er lenge sidan Kristian André Sæbø sin jobb var å mekke bilar. Men meisterbrev i bilfaget fiksa han. Takka vera tilsynsjobben i Statens vegvesen.

TEKST OG FOTO MARK S. BERGER

«**E**g må innrømme at eg er litt stolt over å ha fått meisterbrevet i bilfaget lette køyretøy. Det er den høgaste tittelen ein kan ha innan faget mitt, seier Sæbø som jobbar for Statens vegvesen i Sogn og Fjordane og i resten av Region vest.

STØTTE FRA LEIAREN. Den vanlege vegen til meisterbrev for ein bilmekanikar går vanlegvis gjennom å skru på bilar på ein verkstad. 26 år gamle Sæbø er utvilsamt utdanna bilmekanikar. Men dei siste åra har han ikkje jobba med mekking, derimot har jobben hans vore tilsyn av lette køyretøy for Statens vegvesen. Det vil seie å kontrollere bilverkstader og den jobben dei utfører.

I fjor kom han på tanken om at han kanskje skulle søkje om meisterbrev. Sjølv om han ikkje hadde gått den vanleg vegen som vanlegvis blir kravd av bilmekanikarar for å få den gjeve meistertittelen.

– Eg fekk støtte frå leiaren min, blant anna gjennom ein attest som eg la ved søknaden til meisterbrevnemda, fortel han.

I oktober i fjor fekk han svara frå nemden: Søknaden er godkjend, tilsynsjobben i Statens vegvesen blir godkjent som praksis og meisterbrevet er ditt.

– Det var utruleg kjekt, minnst 26-åringen. Men ikkje berre er han meister i bilfaget, han er også den yngste personen som jobbar med tilsyn i Statens vegvesen.

– Det er heilt topp å vere yngst, seier Sæbø.
– Du jobbar saman med vaksne folk med massevis av kunnskap. Og då eg kom hit, blei eg teken på alvor, folk spurde meg om meininga mi og innspela mine blei lytta til. I starten var eg litt overraska, og litt imponert i grunnen, fortset han.

I nokre tilfelle kan vurderinga hans få store konsekvensar for dei han fører tilsyn med.

– Det har ikkje alltid vore lett for alle verkstadsfolk at eg som så ung skulle utøve makt overfor dei. Men når eg har brukt fagkunnskapen min til

ikkje berre å peike på problem, men òg å syne korleis dei kan auke effektivitet og lønnsemd, så har det som oftast gått fint. Også trur eg det er greitt å vere litt audmjuk, seier Sæbø.

Då han i ungdomen utdanna seg til bilmekanikar, tenkte han aldri tanken på at han kunne bruke utdanninga si i Statens vegvesen. På skulen var det aldri noko informasjon om jobbmoglegheiter i Vegvesenet, og det var eigentleg tilfeldig at han etter kvart hamna der han er no.

– Det var aldri nokre frå Vegvesenet på skulen min. Eg meiner det er rom for mang fleire unge i etaten, så eg synest vi bør bli enda flinkare til å kome oss ut på skulane og informere om moglegheitene vi kan tilby blant anna mekanikarar, seier Sæbø.

Ifølgje Mesterbrevnemda er krava til å få innvilga meisterbrev er som hovudregel:

- Fag-/sveinebrev i eit fag under lov om meisterbrev
- Bestått meisterutdanning
- Seks års praksis i faget eller to år etter sveineprøven

– Han har fagbrev frå 2006 og godkjend meisterutdanning i tillegg til praksis frå bilsida og praksis frå Statens vegstell, som inkluderer praksisrelaterte arbeidsoppgåver som følgjer bilfaget, fortel Arne Helge Johansen i Mesterbrevnemda.

MANGE FORDELAR. – Kva er fordelen for innehavaren av eit meisterbrev?

– Det er mange fordelar ved å ha eit meisterbrev. I tillegg til at det synleggjer at vedkomande har høg kompetanse innanfor faget sitt gir meisterbrevet vedkomande meister lovleg høve til å marknadsføre seg og bedrifta si med meistertittel og meistermerke, fortel fagsjefen.

– Vil de oppmode andre i Statens vegvesen om å gjere det same som Sæbø?

– Vi oppmodar sjølv sagt alle som har eit fag-/sveinebrev i eit fag under meisterlova å ta den utdanninga som blir kravd og deretter søkje Mesterbrevnemda om meisterbrev. Tilfredsstillar vedkomande krava til lova forøvrig med omsyn til praksis vil meisterbrev bli utstedt, svarer Johansen. ■





**YNGSTE
TILSETTE SOM
ARBEIDER MED
TILSYN**

MEISTEREN: Kristian André Sæbø brukte si erfaring frå tilsynsjobben i Vegvesenet då han søkte om meisterbrevet. No kan han kalla seg meister i bilfaget.



FLERE ER FORBREDT: Flere utenlandske tungbiler enn før har vinterutstyr når de kommer til Norge, men mange vet for eksempel ikke hvordan kjetting benyttes.

TUNGBIL PÅ NORSKE VINTERVEGER: SIKKERHET FORAN FRAMKOMMELIGHET

Ved kontroll av tungbiler på grenseoverganger og norske vegger denne vinteren har sikkerheten vært prioritert foran framkommeligheten.

TEKST KJELL WOLD FOTO HÅKON AURLIEN

«**H**ar vi oppdaget dårlig skodde utenlandske tungbiler enten på ferjekaia i Kristiansand eller i en av de mange vanskelige bakkene på E39 mot Rogaland grense, har vi valgt å ta de ut av trafikken for en periode framfor å hjelpe dem videre. På vanskelig vinterføre setter vi alltid trafiksikkerheten til de øvrige vegfarende foran framkommeligheten for enkelte tungbiler, sier seksjonsleder Terje Bekker i Statens vegvesen.

Han karakteriserer denne vinteren på Sørlandet som en tilnærmet normalvinter hva vær og føre angår. Siden ekstremvinteren på Agder for tre-fire år siden har Statens vegvesen årlig benyttet seg av retten til å stanse dårlig skodde kjøretøy.

FOR SENT. Ved kontroller på kaia i Kristiansand eller på E39 har Statens vegvesen registrert at flere utenlandske vogntog nå har med kjettinger selv om dekkestandarden fortsatt er så som så.

– Problemet er at alt for mange tungbilsjåfører fortsatt venter med å legge på kjetting til de står fast i snøen. I tillegg ser vi at en del faktisk ikke vet hvordan de skal brukes. Da oppstår det fort trafikkproblemer. I vinter har vi samarbeidet godt med politiet om å ta ut de farligste tungbilene når været har vært vanskelig. Vi forsøker å være ute til alle døgnets tider i de vanskeligste værperiodene, men vi kan selvsagt aldri nå over alle tungbiler på alle hovedveger samtidig, sier Bekker.

BEDRE UTSTYR. – Ved Svinesund grense har vi også merket en viss bedring i vinterutstyret på utenlandske kjøretøy.

Det er færre enn før som kommer til Norge helt uten kjetting eller andre former for vinterutstyr. Men fortsatt er dårlige og harde dekk et eget kapittel. Det hjelper heller ikke at mange tungbiler fra kontinentet er bedre utstyrt enn før hvis de ikke vet å bruke det riktig, sier Hans Otto Grynning i Statens vegvesen ved utekontrollen på Svinesund.

Jo lenger unna Norge utenlandske vogntog kommer fra, jo dårligere er som regel sjåfør og transportør rustet for norske vinterforhold.



HANS OTTO GRYNNING ved utekontrollen på Svinesund har stoppet omtrent samme antall utenlandske tungbiler denne vinteren som foregående år.

UERFARNE SJÅFØRER. – Jeg synes også å merke at en del av de utenlandske sjåførene virker uerfarne i møte med barsk norsk vinter, sier Grynning.

Så langt i vinter er hans inntrykk at standarden på utenlandske tungbiler som krysser grensen fra Sverige er på nivå med de seneste årene, verken bedre eller verre. Derfor er det fortsatt viktig at både politiet og Statens vegvesen opprettholder et så høyt kontrollnivå på utenlandske tunge kjøretøy som de har ressurser til. ■

Siste



STEDET: SKALLIST

Lite sted med to gårdsbruk øst i Larvik kommune. Navnet har utgangspunkt i geografien. Første del «skalle» stammer fra det kupert terrenget og en kolle. Siste ledd «ist» kommer fra Listreelva. Navnet er kjent helt fra 1300-tallet.

QUIZ:

20 spørsmål

Prøv deg på Veggen og vi-quizen. Svarene finner du vet å snu siden.

01 De siste 10 årene har trafikken på norske veger økt med hvor mange prosent?

02 Hvilke to vegvesenregioner får nye regionvegsjefer?

03 Posten satser på CO2-fri postombæring i sentrum av hvilken by?

04 Statens vegvesen skal sette opp automatisk måling av gjennomsnittsfart på hvor mange vegstrekkinger i 2011?

05 Hvor mange millioner kroner er «syklet inn» i sykkelbyene Mandal, Grimstad, Notodden, Sandefjord og Kongsberg til sammen?

06 Hvor mange mistet livet på norske veier i 2010?

07 En kronhjort er blant de mest kjente observasjonene i Norge.



Spørsmål 14: Hva heter butikken ved vegmuseet?

Hvor er observasjonen gjort?

08 Trygt- fram- sammen, det er hovedbudskapet i en nylig lansert vegvesen-strategi. Hvilken?

09 Pilegrimsleden Oslo-Trondheim ble åpnet i hvilket år?

10 Hva er Via Dolorosa mest kjent for?

11 Hvilket bilmerke har navn etter grunnleggeren av byen Detroit i USA?

12 I følge et noe spesielt fareskilt er troll en fare langs denne turistvegen. Hvilken?

13 Når ble kongevegen over Filefjell først bygd?

14 Hva er navnet på landhandelen ved Norsk vegmuseum?

15 Hvor lå landhandelen på Norsk vegmuseum før den ble hentet til museet?

16 Hva heter Europas mest kjente uavhengige kollisjonsprogram?

17 Hvilket bilmerke var først i verden med ABS-bremser?

18 Når kom den første personbilen med ABS-bremser?

19 I hvilket land hører bilmerket Zastava hjemme?

20 Hva heter det elektroniske systemet for registrering av nye og brukte kjøretøy?

Antoreg Euro NCAP 17 Mercedes 18 1978 19 Serbia 20 stigen 13 1790-åra 14 Blindheimsvik 15 Vigra 16 sin korsette på Golgata. 11 Cadillaco 12 Trollheimen 04 11 05 250 millioner 06 210 07 Skjen heim 08 Den nye kommunikasjonsstrategien 09 1997 10 Den regnes som den vel Jesus fulgte på vei til 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

I HANSKEROMMET:



5 spørsmål til Kristian Øvernes

Prosjektleder for refleksmerking av rein i Finnmark.

1 Hva har du i hanskerommet?

Der er det nok en del rot! Men jeg har i alle fall vognkort, nøklene til båten, en pakke røyk og refleks. Ja, og så fant jeg en Leatherman kniv!

2 Hvilken bil kjører du?

Jeg har en Subaru Outback. Bruker ikke mer penger på bil enn det som er helt nødvendig, det står ikke høyt på prioriteringslista.

3 Hvordan var det å havne i verdens søkelys før jul?

Jo, det var en artig opplevelse. Jeg hadde blant annet BBC og en canadisk radio-kanal på tråden. De linket selvsagt hele saken opp mot Rudolf og skandinavisk julefeiring. Den dagen vi merket reinsdyrene hadde vi tre norske tv-team på besøk.

4 Har du sett noen rein med refleks i vinter?

Ja, jeg har sett én. Den sto ved siden av vegen oppe ved Kautokeino. Det var fint å se hvor godt den syntes mot snøen. Den reinen jeg så hadde halsbånd, som helt klart er den modellen som fungerer best.

5 Er det målt noen effekt av refleksen?

– Vi har ingen oversikt over resultatene ennå, det er for tidlig. Så vidt jeg vet er ingen rein med refleks funnet drept. Reineieren som merket 2000 av dyrene sine, fant 20 dyr uten refleks som var kjørt ned rett etter merkingen. Flere reineiere har tatt kontakt og vil gjerne kjøpe refleks til merking av sine dyr.



Unormal sykkelforståing

123

Dette skiltet står i sykkelbyen Trondheim og er i overkant tydeleg eller utydeleg. Det blå skiltet, opplysningsskilt 526 tyder at gata er envegskjøyrt i pilas retning. Nokre gonger gjer skiltstyresmaktene fritak for syklistar og då seier skiltnormalane, Vegvesenets håndbok 050, at det skal setjast opp underskilt 807.6U «Sykkel unntatt» med

sykkelen vist som symbol.

Men i Trondheim er budskapet det litt meir krevjande «gjelder ikke» for symbolet.

– Dersom du ikkje forstår ordet «sykke» er vel oddsa lave for at du forstår «unntatt» eller «gjelder ikke», kommenterer Odd Erling Botn som har teke билетet.

Vegen og vi

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 plakat. 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
mark.berger@vegvesen.no

Fagpressen

Journalist
HENRIETTE E. BUSTERUD
Mobil: 980 30 164
Telefon: 22 07 33 89
henriette.busterud@vegvesen.no

Journalist
KJELL WOLD
Mobil: 900 94 886
Telefon: 32 21 44 81
kjell.wold@vegvesen.no

Journalist
HÅKON AURLIEN
Mobil: 951 13 750
Telefon: 69 24 37 01
hakon.aurlien@vegvesen.no

Grafisk designer
JORUNN G. EBBESTAD BRUN
Mobil: 412 33 404
Telefon: 32 21 43 41
jorunn.brun@vegvesen.no

Grafisk designer
HILDE M. STRANGSTADSTUEN
Mobil: 913 27 595
Telefon: 61 27 13 07
hilstr@vegvesen.no

Grafisk designer
KYRRE WEDVIK
Mobil: 997 59 197
Telefon: 22 07 37 04
kyrre.wedvik@vegvesen.no

Abonnement:
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64
wenche.jensen@vegvesen.no
eller veggenogvi@vegvesen.no



Statens vegvesen

Grafisk produksjon:
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen 15 300 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 22. februar kl. 13.00. Neste utgave kommer 31. mars 2011

