



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

MC-sensor Per Cato Hamang vil ha bedre rapportering av nestenulykker.

SIDE 4

TRAFIKANT OG KJØRETØY:

På Svalbard stiller kontrollører fra Tromsø trafikkstasjon diagnose på kjøretøy.

SIDE 12-13

KOLLEKTIVTRAFIKK:

Bussene står fast i bilkø i Stavanger. Statens vegvesen vil hjelpe bussen fram.

SIDE 14

Eit mareritt

LEDER SIDE 2



Bedre pengebruk

Prosjektleder Torbjørn Moastuen vil heller bruke 120 mill. kr på midtdeler enn på rømningstunnel.

SIDE 6

Vil stenge tunnel

Det er uenighet om hvilke sikkerhetskrav som gjelder for den snart 40 år gamle Skarvberg-tunnelen.

SIDE 7

Mislukka

Vestlandsforsøket med regionalpolitisk kontroll av statlege transportoppgåver har vore mislukka, går det fram av evalueringa frå Statens vegvesen.

SIDE 15



Ny perle

Neste veke opnar Statens vegvesen ein ny femstjernars rasteplass ved Hardangerfjorden med spenstig arkitektur.

SIDE 19



Utbedres: Entreprenøren Veidekke arbeider på høygir for å gjenåpne Hanekleivtunnelen. 1. juledag 2006 raste deler av tunneltaket ned i kjørebanelen, men ingen ble heldigvis skadet. (Foto: Kjell Wold)

Fire fatale feil

Internrevisjonens rapport. Ulik oppfatning av byggherrerollen. Manglende interne avklaringer mellom ulike avdelinger om roller og ansvar. Feilvurderinger av flere involverte personer og manglende bruk av dokumentasjon. Det er de viktigste årsaksfaktorene til at det gikk galt under E18-utbyggingen i Vestfold på 1990-tallet, går det fram i rapporten fra Internrevisjonen i Statens vegvesen.

SIDE 10-11

Sammen mot bybilismen

- Det beste Statens vegvesen kan gjøre for bytrafikken i årene framover, er å få flere til å reise kollektivt, sier vegdirektør Olav Søfteland, som nå gir statsråd Navarsete full støtte og tunge faglige argument for å innføre vegprising i landets fire største byer.

SIDE 9

Faglig backing: Olav Søfteland har skrevet brev til Liv Signe Navarsete der han omfavner hennes tanker om vegprising. (Foto: Knut Opeide)



DAGSORDEN

Eit mareritt

LEDER

Helge Rong

■ Heilt sidan 1. juledag 2006 har Hanekleivtunnelen vore eit mantra for heile Statens vegvesen. I snart eit halvt år har saka vore på alles lepper. Truleg er det også den saka som har vore mest snakka om i lunsjpausane til vegvesenstilsette, og hos mange andre som ikkje arbeider i Statens vegvesen.

■ Nesten kvar ein dag har media kome opp med nye saker, minna alle om kva som hende 25. desember og kravd at nokon må blø for hendinga. Pressa har som vanleg jaga i flokk, og mykje finn dei ut. Slik var det også på 90-talet, då jakta på saker der kostnadsoverslaga ikkje stemde med sluttsummen herja som verst. Den gong samanlikna ein ofte eple med pærer.

■ Hanekleivsaka har vore ei enorm belastning for heile organisasjonen Statens vegvesen. Diverre har den gjort noko negativt med sjølvbildet til mange av dei som jobbar i etaten, men ikkje utan at skada er mogleg å retta opp. Når ein klarer å setje eit sterkt punktum for Hanekleivsaka, må leiinga prioritere arbeidet med å betre truverda til etaten hjå Kari og Ola.

■ Internrevisjonen har no levert frå seg ein rapport, der ansvaret for det dårlege arbeidet og feilvurderingane som vart gjort under bygginga av Hanekleivtunnelen vert fordelt. Her syner ein til dei vedtekne retningslinene for byggherren, gjeldande frå og med ny organisasjon i 1995. Internrevisjonen skriv rett ut at byggherren ikkje har følgd opp den myndigheit dei var tillagt med styring og oppfølging av produksjonseininga. Ein har heller ikkje støtta oppmodinga om geologisk bistand. Her finn ein forklåringa på at Hanekleivtunnelen var for dårleg sikra. Likevel har produksjonseininga som bygde tunnelen hevda at dei leverte frå seg ein ferdig sikra tunnel. Historia syner at det ikkje var rett.

■ Slike saker kan ein ikkje ha fleire av i framtida. Det tåler verken samfunnet eller Statens vegvesen.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Olav Sjøfteland, vegdirektør

Vi kan gjerne kalle det ein omdømmesvikt. Kritikken må vi berre akseptere.

Vegvesenets omdømme

Det er mange meiningar om Statens vegvesen og arbeidet vi gjer. Eit godt omdømme tyder på at vi gjer godt arbeid. Der skaper trivsel og bidrar til at vi gjer enda betre arbeid. Eit dårleg omdømme skaper vantrivsel. Men både for samfunnets og etatens del må det føre til at vi skjerpar oss og klarar å snu det negative til noko positivt.

Det er mange forhold som er avgjerande for kva folk flest meiner om oss. Eg registrerer både ros og ris. Etter raset i Hanekleivtunnelen første juledag i fjor, har vi for det som forståeleg nok er blitt kalla ein tunnelskandale, fått mykje kritikk. Vi kan gjerne kalle det ein omdømmesvikt. Kritikken må vi berre akseptere. Raset og nødvendig ekstra sikringsarbeid talar for seg. Vi har heller ikkje kunna svare godt nok for oss før nødvendige undersøkingar er gjennomført. Intern diskusjon om kva som gjekk galt før alle fakta er klarlagt, er ikkje bra for arbeidsmiljøet. Dersom intern diskusjon og usemje blir offentleg kjent, er det heller ikkje bra for arbeidsmiljøet og omdømmet.

Etter raset i Hanekleivtunnelen har vi fått mykje kritikk frå konsulent- og entreprenørbransjen. Dette er ein kritikk som går vidare enn det som gjeld tunneldrift. Det skal vere eit utfordrande samarbeid mellom Vegvesenet som byggherre, og konsulentar og entreprenørar. Det er viktig at dette verkeleg er eit konstruktivt samarbeid. Dette har vi lagt opp til gjennom ulike former for bransjekontakt og gjennom kontraktar som skal vere meir inspirerande for entreprenørane (partnering). Vi vil arbeide vidare med dei sakene som kom opp på det siste bransjemøtet 2. mai og oppsummeringar etter møtet. På denne bakgrunn var vi svært skuffa over den kritikken samarbeidspartnarane våre kom med under ei offentleg høyring i Stortinget nyleg. Eg vonar likevel at vi kan gå vidare med eit konstruktivt samarbeid.

Etter at den uavhengige granskingsgruppa etter raset i Hanekleivtunnelen hadde lagt

fram sin nyttige rapport 15. februar, tok vi initiativet til ei arbeidsgruppe med representantar frå konsulentane, entreprenørane og Vegvesenet med tanke på å gjere norsk tunneldrift tryggare. Då det seinare i februar viste seg at det var ikkje berre på rasstaden at sikringa var undervurdert, ba eg Utbyggingsavdelinga i Vegdirektoratet og Internrevisjonen om å finne ut kva som hadde gått galt. Både utvalet for betre tunnelsikkerheit og Internrevisjonen har no levert sine rapportar. Tunnelutvalet held fast ved at den norske metoden for tunnelbygging gir gode og trygge tunnelar, og viser på ein konstruktiv måte korleis metoden kan vidareutviklast for å få enda tryggare tunnelar. Utvalet har vist korleis vi raskt kan ta lærdom etter eit tunnelras.

Internrevisjonen har utdjupa det som den uavhengige undersøkingsgruppa påpeika, nemleg at forståinga av ansvar og rollar mellom byggherre og utførar var misoppfatta. Internrevisjonen har vist at prosjektleiinga hadde ei anna oppfatning av ansvarsforholda enn det som var nedfelt i grunnlagsdokumenta og i avtalen mellom partane. At dette kunne skje er eit ansvar for leiarar på alle overordna nivå. Vi må alltid forsikre oss om at organisasjonen fungerer etter føresetnadene. Eg konstaterer at dette ikkje var godt nok ivarettatt då tunnelane i Vestfold vart bygd. Dette er mitt ansvar. Min måte å ta dette ansvaret på er å sørje for at vi i heile organisasjonen tar lærdom av det som skjedde. Ein av verdiane i Vegvesenet er at vi vil vise kvarandre tillit og vere opne overfor kvarandre. Då må vi sei ifrå når vi ser noko som ikkje fungerer slik det skal. Med dei to rapportane vi no har fått, må både vi i Vegvesenet og dei som arbeider for oss, nytte erfaringane frå Hanekleiva og E18 i nordre Vestfold på ein konstruktiv måte. Saman med resultatet av mykje godt arbeid som er og blir gjort, har vi eit godt grunnlag for å arbeide oss ut av den omdømmesvikten som Hanekleivraset har ført med seg.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

Fagpressen

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

Mobil: 913 35 867
Telefon: 75 11 32 89
E-post: helge.rong@vegvesen.no



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

Mobil: 412 32 107
Telefon: 22 07 36 92
E-post: anne.marit.johansen@vegvesen.no



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

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



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

Mobil: 908 25 869
Telefon: 55 51 65 43
E-post: geir.brekke@vegvesen.no



Journalist
Knut Opeide
Region midt

Mobil: 416 27 707
Telefon: 73 58 27 66
E-post: knut.opeide@vegvesen.no



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

Mobil: 932 24 544
Telefon: 22 07 35 13
E-post: giselle.jensen@vegvesen.no

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:
Wenche Jensen – 22073664 –
wenche.jensen@vegvesen.no
eller vegenogvi@vegvesen.no.

Grafisk produksjon:
Grafisk senter, Statens vegvesen
Opplag: 15 300
Trykk: BA Trykk, Bergen

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 20 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 12. mai kl. 13.00. Neste utgave kommer 28. juni 2007

KRONIKK

SE FRAMOVER ■ Det nytter ikke å snu ryggen til fremtiden og skue inn i fortiden.

Behovet for forandring er det eneste konstante!

■ Etter mer enn 25 år i denne næringen opplever jeg at utsagnet om at behovet for forandring er det eneste konstante, fortsatt er gjeldende. Når man leder en virksomhet som Veidekke, med vår utvikling, har det aldri vært et spørsmål om behov for forandring, men om hvordan vi best kan bruke forandring i arbeidet for stadig å bli bedre.

■ For å kunne trekke det beste ut av forandring må man ha en felles forståelse av hvor man kommer fra, og hvor man skal. Og det er nok her grunnlaget for mye av den offentlige debatten etter omorganiseringen av Statens vegvesens egenproduksjon har sin rot. Når jeg ser at Torstein Rudihagen står frem i nummer 5 av "Veien og vi" og uttaler at "alt var så mye bedre før", så er det vel bare de norske skientusiastene som slår ham. For hvem husker ikke de mange protestene mot Boklöv-stilen i hopp, motstanden mot skøyting i langrenn, for ikke å snakke om sprintlangrenn. Eller for å referere hva H. M. Kong Harald ironisk sa i en tale til presidenten i det Internasjonale Skiforbundet, Gian Franco Kasper: "Ønsker dere endringer i skisporten, så kom til oss i Norge. Vi flytter oss, om enn ikke så fort!"

■ Etter tusenårskiftet har det vært betydelige endringer i krav og forventninger til hvordan vi håndterer oppgaver innen samferdselssektoren, ikke minst med bakgrunn i en enorm vekst i trafikkmengde og transportbehov. Og selv med de endringer som er gjort, har vi fortsatt langt igjen. Da nytter det ikke å snu ryggen til fremtiden og skue inn i fortiden, slik altfor mange gjør. Og det slik jeg opplever Rudihagens utsagn.

Det er ikke samspill og felles mål som preger diskusjonene

■ Det å være entreprenør er i realiteten å samle det beste som mennesker og teknikk kan skape, for så gjennom definerte prosjekter å skape de løsningene som kunden og omverden etterspør. Og slik vi gjør dette til daglig, oppnår vi de beste resultatene når alle involverte parter jobber mot felles mål. I prinsippet er det ikke forskjell på private og offentlige kunder, men det er bare i prinsippet!



Beskriver grunnlaget: - Det er grunn til å minne om at det er Statens vegvesen selv som har beskrevet grunnlaget for den enkelte kontrakt og definert omfanget av arbeidsoppgavene. (Arkivfoto: Knut Opeide)

■ Ser vi på debatten rundt drift og vedlikehold av riks- og fylkesveiene, mye av kritikken etter tunnelhellene eller juridiske oppgjør

TERJE R. VENOLD



■ **HVEM:** Terje R. Venold er konsernsjef i Veidekke ASA (Foto: Veidekke)

etter de mange store offentlige prosjektene, er det ikke samspill og felles mål som preger diskusjonene. Her brukes alle tilgjengelige ressurser på å sikre særinteresser, å bortforklare hendelser og å sikre at en ikke selv skal sitte igjen med skylden. Og midt oppi det hele, er det en trend med et stadig økende antall "tabloide" politikere. Så snart muligheten byr seg, skrives det opp om skandaler, grov uaktsomhet eller andre sterke utsagn.

■ Noe av det verste så vi sist vinter, med de mange krasse utsagnene omkring drift og vedli-

kehold av våre riks- og fylkesveier. Her ble entreprenørene beskyldt for, med viten og vilje, kun å tenke på egen inntjening. Og det var mang en lokal veisjef og sentral politiker som stod frem og gav entreprenørene skylden for ulykker, noe som det etter en lang natt på jobben er tøft å høre for en sjåfør på brøyte- eller strøbil.

Så godt som alle kontraktene blir gjennomført i tråd med hva som er beskrevet av oppdragsgiver

■ Da er det grunn til å minne om at det er Vegvesenet selv som har beskrevet grunnlaget for den enkelte kontrakt og definert omfanget av arbeidsoppgavene. En kan også minne om at trafikkveksten de senere årene i beste fall kan defineres som utfordrende; at utførelsen av oppgaver knyttet til den enkelte kontrakt mange ganger blir utført av de samme lastebilsjåførene og maskinentreprenørene som tidligere utførte arbeidet for Statens vegvesen, eller at så godt som alle kontraktene blir gjennomført i tråd med hva som er beskrevet av oppdragsgiver. (Det vet vi nemlig godt, for kvalitetskontroll har det ikke manglet på.) Og vi skal heller ikke glemme at det gjennom drøyt fire år med

konkurransetsetting er oppnådd økonomiske besparelser for samfunnet i størrelsesorden 1,5 til 2,0 milliarder kroner.

■ Det er ingen tvil om at omstillingene i Statens vegvesen har vært store, og jeg er den første til å forstå at mange har opplevd det vanskelig til tider. Men slik er ofte omstillinger og endringer, og det er i den sammenheng det er grunn til å minne om at de beste resultatene oppnås når forandring brukes til å skape noe bedre. Og det er her jeg føler at det fortsatt gjenstår mye.

■ Vi har store oppgaver innen samferdselssektoren i Norge. Det bør være enkelt å bli enige om de overordnede målene, og i et verdiskapende samspill søke å finne de beste løsningene. I dag knyttes begrepet samfunnsansvar i større grad enn tidligere også direkte til det private næringsliv, og jeg vil hevde at de fleste større aktører innen vår næring hver dag beviser at de tar sin del av ansvaret. Nå er det å håpe at også våre politikere og offentlige innkjøpere ser potensialet i et økt verdiskapende samspill. Når Statens vegvesen, og etter hvert også andre etater, får et klart skille mellom forvaltning og drift, ligger løsningene i fremtiden, - ikke begravd i fortiden.



Statens vegvesen

I MEDIENE:



Sahara

Statens vegvesen har vært i vinden den siste tiden. Sist var det veistøvet som var vinden, bokstavelig talt. Det som ligger igjen etter måneder med salting/strøing på vinterglatte veier har en tendens til å følge med vindkastene når gatene tørker. Strandgata i Hammerfest var rene Sahara, og kunne vært omdøpt til Sandgata.

Romsdals Budstikke

Torvtak på E6

På E6 over Dovrefell kan miljøtunneler med torvtak sikre villreines beiteområder, foreslår Snøhetta villreinnemnd. Klimaendringer kan nemlig føre til reduserte vinterbeiter, og dermed trenger dyrene beiteområder på begge sider av E6, lyder meldingen i Romsdals budstikke.

Røyken og Hurums Avis

Rask på, Lier!

Vi går inn i en spennende tid om hva som skjer med riksvei 23. Oslofordtunnelen har gjort veien mer trafikker. Men den nye veien stopper brått i Spikkestad. Lengje har videreføring til Drammen vært planlagt. All sunn fornuft tilsier at veien videre bør fullføres raskt. Politikere i Lier må ta ansvar og sørge for at intern uenighet om veiparsellen ikke utsetter hele veiprosjektet ytterligere, skriver avisen i en leder.

Moss Avis

Tar selvkritikk

Bystyrerepresentant Tage Pettersen tar selvkritikk på den jobben arbeidsgruppen i kommunen har gjort for å løse trafikproblemen til Jeløy og fergekaia, forteller Moss Avis.

- Vi ble kun en sparringspartner for Statens vegvesen og tok ikke stilling til finansiering og politikk i utvalget, sier Pettersen.

Sogn Avis

Feilvurdering

Etter at Vegvesenet sprengde ned halve fjellsida i vinter og endra elveløpet, er det mykje som tyder på at rasfaren i akkurat denne delen av Fatla er større enn nokon gong. Garantien frå Vegvesenet og NGI held uansett ikkje vatn. Dette er ei livsfarleg feilvurdering. Det er ikkje enkelt å stola på "eksperter" som gjer slike vurderingar, skriv Sogn avis på leiarplass om rasfaren i Fatlaberget i Sogn og Fjordane.

TRAFIKKSIKKERHET

UAG-framlegg

Regionleiinga til Statens vegvesen i Region vest ønsker at det snarast blir gjennomført ei landsomfattande evaluering av ordninga med ulykkesanalysegrupper i dei 30 distrikta i etaten. Regionen tek dette opp med Vegdirektoratet. Som kjent er det i tillegg til distriktsgruppene også regionale ulykkesanalysegrupper i alle fem regionane.

Belte redder liv

Havarikommisjonen for vegtrafikkulykker i Danmark har sett på konsekvensene av ikke å bruke bilbelte. Undersøkelsen er basert på gjennomgang av 111 bilulykker. Resultatene var klare: Tre av fire, som ikke brukte bilbelte, ville overlevd. Videre ble fire av ti, som ikke brukte bilbelte, kastet ut av bilen og fikk voldsomme skader.

Mange førerkortprikker

Nesten en halv million førerkortprikker er tildelt etter at ordningen kom i 2004. Romerike politidistrikt har flest, fulgt av Vestfold. Sist måned ble 8 767 førerkortinnehavere "prikket" hovedsakelig for å ha kjørt mer enn 15 km/t over fartsgrensen. Hittil har 154 mistet førerkortet fordi de har fått åtte prikker i løpet av to år.

Tester nye fartsgrenser

12 svenske kommuner skal nå teste ut 40 km/t og 60 km/t som fartsgrense i tettbebygde strøk. Fra 1. juni er det satt i verk et forsøk der svenske kommuner og Vägverket kan velge mellom hele ti grenser fra 30 til 120 km/t. I noen kommuner blir det også gjort forsøk med 30 km/t som fast fartsgrense ved bussholdeplasser.

4 av 10 med promille

Drøyt 40 prosent av personbilførerne som omkom i trafikken i Sverige i 2006 var påvirket av alkohol, viser nye tall. De fleste andre ulykkestyper minsker, men antallet alkoholrelaterte dødsulykker er på samme høye nivå som tidligere år, melder det svenske Vägverket. De omkomne hadde en gjennomsnittspromille på 1,6



66 km ny asfalt

Det skal legges hele 65,9 km med ny asfalt på E18 og E39 i Region sør denne sommeren. Fordelt slik på de fem fylkene: Buskerud: 6,8 km, Vestfold: 9,5 km, Telemark: 11,2 km, Aust-Agder: 23,3 km og Vest-Agder: 1,5 km. I tillegg skal det legges 13,1 km ny asfalt på E39 fra Kristiansand og vestover. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Uønskede hendelser: Motorsykkelsensor Per Cato Hamang (t.v.) har full støtte av verneleder Steinar Ødegård. (Foto: Håkon Aurlien)

- Vi må rapportere alle nestenulykker

- Konsekvent innrapportering av uønskede hendelser vil gjøre hverdagen tryggere, sier MC-sensor Per Cato Hamang.

Håkon Aurlien

SARPSBORG: Når han i disse dager er med og arrangerer oppfriskingskurs for sensorkolleger i Statens vegvesen Region øst, må deltakerne hver dag rapportere en faresituasjon opplevd under kjøringen.

For de fleste er det en ny opplevelse. De siste fire årene har gruppen nemlig bare meldt inn 22 "uønskede hendelser" i Vegvesenets HMS-system.

- Det er alt for få. Hver eneste

dag opplever vi situasjoner som kunne føre til en ulykke og de må vi lære av. Poenget er at vi må ha det som faktisk foregår på vegene som utgangspunkt for vår sikkerhetsteking, sier Hamang.

Full kontroll

I desember var den erfarne kjørelederen og senere sensoren tilbake i Statens vegvesen etter to år som kjørelederen og samtidig personlig trener og mentor for den norske road-racingføreren Kai Børre Andersen.

Andersen konkurrerer i den internasjonale "Supersport 600"-serien. Under løp og trening kjøres motorsykkelen helt til grensen av hva den tåler, og den overvåkes kontinuerlig av datamaskiner trådløst koblet til sykkelen. Også medisinske

førerdata kan overvåkes. Det som nå kan ødelegge et løp, er en liten førerfeil i et kritisk øyeblikk.

- Det er ikke rom for slike feil på toppnivå i motorsporten. Løsningen er å ha et system for å fange opp situasjoner der føreren ikke lenger har full kontroll, og å diskutere og bli enige om tiltak for å unngå at det oppstår slike situasjoner på nytt, sier Hamang.

Fagmiljø

Han er overbevist om at metoden også vil gi økt trafiksikkerhet ute på vanlige veier.

- Helse, miljø og sikkerhetsmetodikken er den samme og den skal sikre oss i hverdagen. Vi observerer og registrerer men skulker når det kommer til rapportering, sier han.

Etter to år i en annen virkelighet ser han med en viss undring tilbake på år i et fagmiljø der det er mye snakk om trafiksikkerhet, men uvilje til å følge HMS-tenking fullt ut.

Ny mellomtittel

I mange yrkesgrupper, bl.a. blant flygere og dykkere, har det lenge vært enighet om å melde inn uønskede hendelser slik at hele virksomheten kan lære av hendelsene. Industrien har sett at dette er vegen å gå for å sikre seg mot feilproduksjon. Men i vår arbeidsgruppe har ikke dette fått tilsvarende gjennomslag.

- Når vegdirektøren har pålagt oss å legge vekt på HMS-arbeid bør det egentlig ikke være noen diskusjon. Det er en tjenesteplikt å melde inn uønskede hendelser, sier han.

-Til respekt og kjøre glede

-Motorsykkelen er et kjøretøy som skal brukes med stor respekt. Men da gir den også veldig stor kjøre glede, sier Bernt Johan Strand ved Jessheim trafikkstasjon.

Håkon Aurlien

EIDSVOLD: For noen år siden gikk Strand over i lederoppgaver i Statens vegvesen, og sluttet som motorsykkelsensor. Han er ivrig motorsyklist. 16 år gammel tok han førerkort og kjøpte sin første 125 kubikks lette motorsykkel. 35 år senere kjører han sin fjerde Honda Goldwing, en stor og tung sykkel med 1500-kubikks motor og seks sylindere. I tillegg har han åtte veteranmo-

torsyklar lagret hjemme på gården. Seks er strøkne, mens to er mer eller mindre under restaurering. En 1951 Vincent er "godbiten" og har vært helrestaurert i verkstedet hjemme. En 1930 model FN starter på andre slaget. Han har flere Hondaer, og en Ducati.

Er været bra kjører han de 27 kilometrene til jobb på motorsykkel.

Leser trafikken

Gjennom lang motorsykelkarriere har han vært forskånet for uhell. Det nærmeste var da han 16 år gammel måtte kjøre av vegen da en traktor uforvarende tok en sving.

Respekt: Bernt Johan Strand har stor respekt for motorsykkelen. (Foto: Håkon Aurlien)

-Jeg har aldri vært noen pingle i trafikken, men har bestandig hatt stor respekt for kjøretøyet og vært opptatt

av å lese trafikken på god avstand. Unngår man å kjøre inn i situasjoner er mye oppnådd, sier han.





Venter: Arne Hugo Berg gleder seg til å ta på sensorjakken igjen. Men først må han bli kvitt hodeskaden etter motorsykkelykken for to år siden. (Foto: Håkon Aurlien)

Vil tilbake til sensoryrket



En liten velt på motorsykkel for to år siden endret livet for Arne Hugo Berg. Det vil ta lang tid før han er fullt tilbake som førerkort-sensor ved Lillestrøm trafikkstasjon.

Håkon Aurlien

LILLESTRØM: - Jeg hadde maksimalt uflaks, og er et eksempel på at noen få sekunder kan torpedere livet. Men jeg skal bli bra igjen, sier Arne Hugo Berg.

Han trivdes veldig godt i jobben sin, og har savnet arbeidskamera-tene miljøet. Denne uken begynner han igjen så vidt i jobb, en halv dag i uken med faglig oppdatering. Men han er klar over at det fortsatt vil ta tid før han blir helt friskmeldt.

- I beste fall tre år, sa de på

Sunnås sykehus. Det er lang tid men jeg er veldig glad jeg nå kan begynne igjen så smått, slår 45-åringen fast.

Pålagt kurs

Ulykkens skjedde under et kurs for motorsykkelsensorer i Statens vegvesen i mai 2005. Sammen med kolleger kjørte han sakte rundt på en regnvåt bane da bakhjulet glapp. Berg ble slengt av sykkelen og traff asfalten med hodet først.

- Uten hjelmen hadde jeg i beste fall vært alvorlig skadd i dag, sier han.

Etter et kvarter fikk han igjen bevisstheten. På sykehuset ble det konstatert tre ribbensbrudd. Et ribben hadde gått inn i den ene lungen, han hadde fått en skade på et ben og en alvorlig hjernerystelse. Legene var optimistiske. Øyensynlig hadde det gått bra.

Nerveskader

Dagen etter var han ør og så feil farger.

- Da skjønnte vi at det var noe

mer, sier Berg. Det var ikke gått så bra likevel.

Hjernerystelsen hadde gitt nerveskader som det tar lang tid å lege. To år etter ulykken er fargesynet tilbake og de intense hodesmertene er redusert. Men synet på venstre øye er svekket og samsynet er fortsatt såpass i ulage at han ikke får kjøre bil.

Han tåler ikke sterkt lys og høy lyd, konsentrasjonsevnen er svekket og han har problemer med å huske. Sitter han i et rom hvor det foregår flere samtaler, faller han helt ut. Avisoverskrifter går greit, men noen minutters lesing er mer enn nok.

- Det er veldig hyggelig å ta en tur på jobben og møte kollegene, men det har vært ille å sitte ved siden av en gammel kollega og ikke huske hva han heter, sier Berg.

Lang ventetid

Før ulykken hadde han førerkort i alle klasser og var storbruker av vegnettet. Nå savner han friheten og muligheten til å kjøre de tre sønnene til idrett eller venner. All kjøring faller på kona.

Det er vanskelig å slå seg til tåls med at det bare er å vente og se an tiden.

- Jeg fikk beskjed om at dette ville ta tid, men har vært veldig opprørt over all ventingen i hel-sekø. Jeg har prøvd det meste, søkt etter andre muligheter og har opplevd mange nedturer når heller ikke det fungerer. Det har vært vanske-

lig å godta at "slik er det", for jeg vil tilbake, sier Arne Hugo Berg.

Når han vel er tilbake, vil hans eneste råd til motorsykkelkandidater være å ikke strekke strikken for langt.

- Det er ikke farten som dreper, men bråstoppene. Det er smellet mot asfalten som gjorde dette med meg, sier Arne Hugo Berg.

Får permisjon

- Den overordnede målsettingen er å få sykemeldte tilbake i jobb, sier administrasjonssjef Grete K. Storløpa i Statens vegvesen Region øst. Regionen gir ikke tidsbestemt permisjon så lenge det er utsikt til å bli helt bra igjen.

Normal praksis er at man kan være sykemeldt et år og deretter går over til rehabilitering eller lignende. Da defineres man som uførepensjonist i Statens

pensjonskasse.

- Når annet år har gått med sykelønn og permisjon, må den sykemeldte i samarbeid med sin lege gi oss som arbeidsgiver en vurdering av helsesituasjonen og hvilke muligheter som kan forventes til forbedring. Er den sykemeldte i bedring, gir vi ytterligere permisjon for rehabilitering for at vedkommende kan komme tilbake i jobb, sier Grete K. Storløpa.

TRAFIKKSikkerhet

Stenger avkjøring

■ ■ Vestre av- og påkjøringsrampe mellom rv. 4 og Schweigaardsgate i Oslo er stengt en måned frem til 16. juli. Det kan gi køproblemer men er nødvendig ved bygging av en rundkjøring på rv. 4 som første etappe i et fremkommelighetsprosjekt for kollektivtrafikken i området rundt bussterminalen. Rundkjøringen skal være ferdig i oktober.

Målt og funnet for høy

■ ■ En fartsdemper på riksveg 12 på Ytteren i Nordland er fire centimeter for høy. Nå vil Statens vegvesen se på humpen på nytt. Fartsdemperen har irritert mange etter at den kom i fjor høst. Lokalavisen Rana Blad har målt høyden på fartsdemperen med kyndig bistand fra daglig leder i anleggsbedriften Unimaskin. Med nivåeringskikkert undersøkte de humpen. - Er jeg snill vil jeg si at demperen er 14 centimeter høy, sa eksperten etter at han hadde målt høyden i høyre kjørefelt.

Rassikring på Arnøya

■ ■ Etter at snøskredfaren er over er rassikringsarbeidene nå i full gang på fylkesveg 347 i Troms. Området som skredsikres er 2 410 meter langt. Hovedsikringstiltaket er et 775 meter skredoverbygg i betong. Første del av dette arbeidet er derfor å grave ut byggegrøp for betongoverbygget.

I tillegg til overbygget er det bygget to fangvoller på henholdsvis 170 og 240 meter. På en kortere strekning nord for tunnelen flyttes dessuten vegen ut fra rasområdet.

Anlegget vil være i full drift hele sommeren og høsten. 60 mann skal arbeide tre skift seks dager i uka. Mesta AS er entreprenør med underentreprenør Robertsen og Slotnes AS.

Ny logo

■ ■ I dag møter publikum AutoPASS med to forskjellige uttrykk - på skilt i bomstasjonene og via brosjyrer, nettsider osv. Den opprinnelige logoen til AutoPASS ble laget for skiltene, og Statens vegvesen har de siste årene både fått tilbakemeldinger fra kundene og gjort undersøkelser som viser at skilt og logo burde være mer ensartet. Vegvesenet har derfor valgt å endre logoen til AutoPASS, også for å kunne henge på den nye skandinaviske tjenesten EasyGo.



Vil bruke penger bedre

Prosjektleder Torbjørn Moastuen foreslår å bruke 120 millioner kroner mer effektivt enn å bygge en rømningstunnel inntil en ny E6-tunnel i Øyer.

Håkon Aurlien

LILLEHAMMER: -Rømningstunnelen vil statistisk komme til nytte en gang på 300 år og vil ikke øke sikkerheten ved daglig bruk av tunnelen. Da mener vi det er riktigere å bruke pengene på midtrekkverk på nesten en mil veg samt på sikkerhetstiltak i vegtunnelen, sier Moastuen.

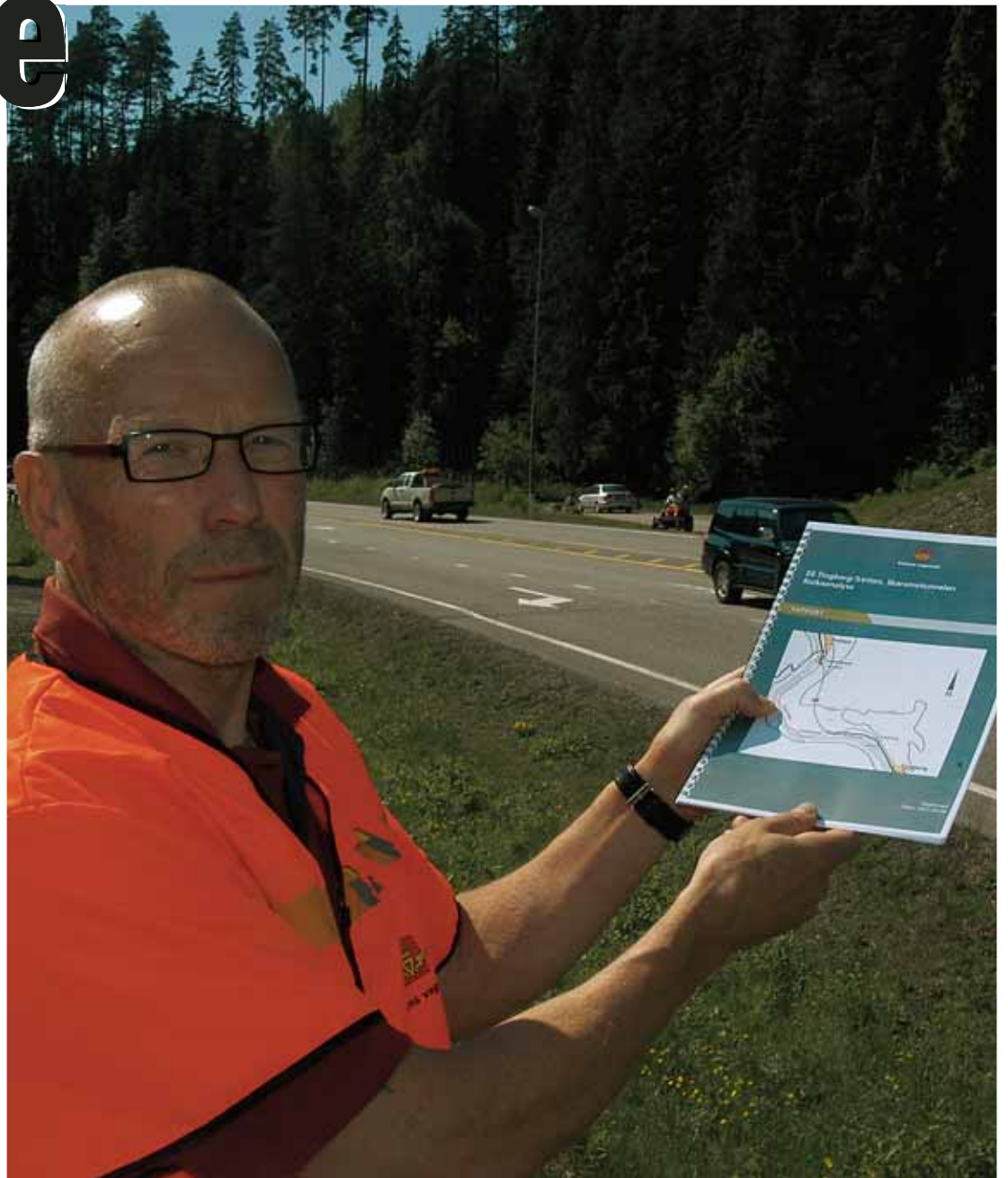
Den nye E6-tunnelen blir 3,5 kilometer lang og skal erstatte dagens E6 på en svinget strekning med mange alvorlige ulykker mellom Tingberg og Tretten i Gudbrandsdalen.

Etter at tunnelen var bestemt, kom EUs tunneldirektiv og krav om rømningsveger. Trafikanter skal ha mulighet til å ta seg ut dersom hovedtunnelen blir fylt av røyk eller gass. Men kravet kan fravikes ved de trafikkmengdene som er ved Øyer dersom en risikoanalyse viser at den samme eller bedre sikkerhet kan oppnås med alternative tiltak.

Økt sikkerhet totalt

- Det har vi gjort og analysen peker på flere tiltak vi kan gjennomføre, og som etter all sannsynlighet vil være til langt større sikkerhet totalt for trafikantene enn å sprengte ut en parallell rømningstunnel, sier Moastuen.

30 av de sparte 120 mill kr foreslås brukt på økt sikkerhet inne i selve tunnelen. Dette dreier seg om økt tunnelvernsnitt for å gi plass til et bredere midtfelt, snunisjer, vannforsyning med hydranter, rødlys og bommer inne i tunnelen, hendelsesdetekteringssystem, infoskilt utenfor tunnelen og to fotobokser.



Risikoanalyse: Prosjektleder Torbjørn Moastuen foreslår med en risikoanalyse i hånden å bruke penger på mer nyttige sikkerhetstiltak enn en rømningstunnel. (Foto: Håkon Aurlien)

Resten brukes på breddeutvidelse og bygging av midtrekkverk på den tilstøtende vegstrekningen nedover mot Hunderfossen. Trafikantene vil oppleve at midtdeleeren der forlenges med 13,5 kilometer.

Dilemma

- Det er alltid et dilemma når det skal prioriteres mellom tiltak i dette

tilfellet brannikkerhet mot trafikkikkerhet. Jeg har forståelse for at enkelte kan være skeptiske og føle uro ved å sløyfe rømningstunnelen. Vi mener imidlertid at dette er en riktig prioritering, sier Moastuen.

Tunnelen skal etter planene stå ferdig høsten 2010, og det betyr at planene bør være endelige i høst. Et forslag om endring av planene

inklusive alternativ bruk av tunnelmidlene har vært til høring lokalt, og har vakt positiv interesse.

- Men som forventet er brannvesenet skeptisk. De mener vi må involvere Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og det kommer vi til å gjøre raskt, sier prosjektleder Torbjørn Moastuen.

"Trør te" for Mandal

Den lokale varianten av sykle til jobben kampanjen "Trør te" er i gang i Mandal. Sørlandspærlen er en av fem sykkelbyer i Region sør.

Kjell Wold

MANDAL: - Vi har en stor andel syklende her i byen, men naturen skulle legge til rette for enda mer sykling, sier sykkelkoordinator i Mandal kommune, Eva Saanum. Hun vedgår at det ikke har foregått noen systematisk utbygging eller spesiell tilrettelegging for mer sykkelbruk i kommunen de siste årene.

Mandal har som de fleste andre norske byer gradvis bygd ut et visst gang- og sykkelvegnett de siste ti-

årene. Men det har skjedd tilfeldig og ikke sammenhengende. Det er greit å sykle i byen, men det trengs likevel til utbedringer på en rekke områder for å legge enda bedre til rette for sykling og ikke minst gjøre syklingen tryggere, i følge Saanum. I sentrum av byen er det kryssproblemer, skilting, oppmerking og sykkelparkering som er blant de største forbedringsbehovene.

Ute i bydelene kan det også legges bedre til rette for sykkel ved flere skoler og ikke minst noen av de største arbeidsplassene i kommunen. En undersøkelse viser at voksensykling er utbredt i Mandal, spesielt i aldersgruppen 40 til 45 år. I samarbeid med Trygg Trafikk og Statens vegvesen satses det de neste årene på en rekke tiltak for økt sykkelbruk, det være seg informasjonskampanjer, opplæring og aktiviteter.



Sykkelby: Anita Egeland Råbu t.v. i Statens vegvesen og Eva Saanum i Mandal kommune mener sørlandsbyen har stort potensial for økt sykkelbruk. (Foto: Kjell Wold)



Kaier med i ferjeambod

■ ■ Med åtte mot sju røyster har Vestlandsrådet vedteke at utbyggingbehov på ferjekaiene må takast med i kostnadene når det blir lyst ut konkurranse om ferjesamband. I dag er det Statens vegvesen som tek kostnaden ved bygging av riksvegferjekaiene, også når utbygginga kjem som resultat av ferjekonkurranse. (Foto: Geir Brekke)

AutoPASS-bytte

■ ■ AutoPASS-brikker som ble tatt i bruk i 2001 skal nå byttes på bompengeanlegg på E18 i Aust-Agder. Kunder med brikker i Aust-Agder får i disse dager nye brikker fra Aust-Agder Vegfinans AS. Bompengeanlegget på E18 i Aust-Agder er en av elleve anlegg i landet som skal bytte brikker i år. Rundt 11 000 brikker skal byttes i Aust-Agder.

Touraner skal kontrollmåles

■ ■ Om lag 25 Volkswagen Touran varebiler skal nå tas inn for stikkprøvekontroll ved trafikkstasjoner rundt omkring i landet. Bilene skal kontrollmåles for å se om de i praksis tilfredsstillers minstemålene til varebiler, det vil si at den skal kunne romme en kasse som er 140 x 90 cm i bunnen og 105 cm i høyden. Biltypen ble typegodkjent for fem

år siden og siden er det solgt om lag 6500 biler, men det er mistanke om at mange biler ikke holder minstemålet (se Vegen og vi nr. 7). Statens vegvesen har selv kjøpt inn to varebiler som tjenestebiler. Kassen fikk ikke plass i bilen på bildet og den er derfor bygget tilbake til ordinær personbil. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

**Betre vinkel**

■ ■ Statens vegvesen gjør nå ei justering av avkøyrsla ved den nye Sokn kontrollstasjon på E39 på Rennesøy i Rogaland. Det skal merkast ein ny køyrebane, slik at tungbilane køyrer ut att på E39 med rett vinkel og betre sikt enn i dag. Kontrollstasjonen er etablert der det fram til i fjor haust var bomstasjon for Rennefast og seinare Finnfast.



Ønsker ny tunnel: Det er bred enighet om at Skarvberg-tunnelen bør få avløsning etter snart 40 år. (Foto: Else M. Lundal)

Brannsjef vil stenge tunnelen

Det er uenighet om hvilke sikkerhetskrav som gjelder for den snart 40 år gamle Skarvberg-tunnelen. Brannsjefen vil ha snu-nisjer, havarinisjer og brannventilasjon.

Giselle Jensen

VADSØ: - Brannsjefen i Porsanger truer med å stenge tunnelen for trafikk. Bakgrunnen er krav om at

Statens vegvesen skal utbedre tunnelen så den tilfredsstillers dagens tunnelnormaler, opplyser seksjonsleder Tor Inge Hellander hos Vegvesenet i Øst-Finnmark.

For dårlig

- Tunnelen er for dårlig, det er alle enige om. Med dårlig belysning er tunnelen altfor mørk. Det er dårlig drenering, noe som fører til at asfalten stadig går i oppløsning og det er ikke mobildekning i tunnelen, ramser Hellander opp.

- Nå stiller brannsjefen krav som om tunnelen var ny og legger dagens håndbok til grunn. Tunnelen ble bygget i 1968 etter datidens normaler,

påpeker seksjonssjefen. Han opplyser at tunnelutstyr ikke oppgraderes før noe må byttes ut fordi det ikke lenger gjør jobben eller i forbindelse med fysiske oppdateringer. Det betyr at tunneler kan stå i svært mange år med utdatert utstyr fordi alt fortsatt er i drift.

Ønsker ny tunnel

- Det beste ville vært ny tunnel. Vi framla et forslag om forlengelse av innkrevingsperioden på fastlandsforbindelsen til Magerøya for kommunestyrene i Porsanger og Nordkapp for å finansiere ny Skarv-

berg-tunnel, uten å få gjennomslag. Dersom vi skal innfri kravet om

» **Tunnelen ble bygget i 1968 etter datidens normaler.**

brannventilasjon i dagens tunnel må den sprenges ut fordi det ikke er plass til vifter oppunder taket.

Det samme gjelder kravet til snu- og brannnisjer. Det vil koste svært mye og blir ikke mye billigere enn en helt ny tunnel, mener Hellander.

Tiltak

Vi har frist til 31. mai med å redegjøre for hvorfor vi mener pålegget ikke kan etterkommes, sier Hellander. Han er opptatt av å utar-

beide en tiltaksplan for å imøtekomme brannsjefen og peker på aktuelle tiltak som minsker risikoen for at noe skal skje i dagens tunnel.

- Vi har drøftet bedre belysning og lavere fartsgrense. Det er også aktuelt å delfinansiere slukkevann til tunnelen slik Vegvesenet har gjort mange steder, forteller han. Det dreier seg om en vanntankvogn med 6000 liter vann som står klar på brannstasjonen.

- Et annet problem er reinsdyr som gjerne trekker inn i tunnelen og skaper trafikkfarlige situasjoner. Nå legger vi ferist foran tunnelporten, sier han.

AKTUELT

Klevar bru dyrere

■ ■ Klevar bru er en del av rv. 360 mellom Gvarv og Notodden i Telemark. Under bygging av ny bru har trafikken blitt omdirigert over Nordagutu. Det har ført til uforutsette skader på rundt 3 mill. kroner på omkjøringsveien. Det foreslås dekket inn ved å utsette planlagte utbedringsarbeider på rv. 37 Gransherad-Ormemyr fra 2007 til 2008. Utbedringen av Nautsund bru skyves også ut i tid.

**Flom gravde ut veg**

■ ■ Flommen første helgen i juni gravde ut og ødela et stykke av fv. 156 på Åsa i Ringerike (bildet). Vegen ble stengt av, men likevel tok flere bilister hasardiøse sjanser ved å kjøre på den underminerte vegen som bare hang igjen i asfalten. Det til tross for at det var et en meter dypt hull under vegbanen der bekken hadde løpt løpsk. (Foto: Bjørn Nyhus)

**NOK over Svinesund**

■ ■ Fra 1. juni kostet det 20 norske kroner å passere Riksgrensen ved Svinesund i en personbil, og 100 med lastebil. Fra åpningen av den nye E6-brua har bomavgiften vært fastsatt i svenske kroner, men det er nå endret og dermed økte taksten med kursforskjellen. 8 av 10 biler over brua er norske og det førte til mye skillemynt. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

Bevilget 1,5 mill. kr

■ ■ 1,5 millioner kroner er bevilget til forbindelsene mellom Andenes-Gryllefjord og Malangsforbindelsen mellom Botnhamn og Brensholmen. Bevilgninger til disse fergeforbindelsene er et fylkeskommunalt ansvar, men regjeringen vil bidra til å opprettholde rutene. Mye usikkerhet om finansiering har hittil gjort planlegging vanskelig.

- Derfor har samferdselsministeren sagt at Staten skal gå i en dialog med fylket med tanke på en varig løsning, sier politisk rådgiver Erik Lahnstein.

Ny stasjon ved Torp

■ ■ Fylkesrådmennene i BTV (Buskerud, Telemark og Vestfold) mener det er viktig å få etablert en god forbindelse mellom jernbanen og Torp flyplass i Vestfold, for å få flest mulig passasjerer til å reise kollektivt. Det etableres midlertidig stasjon på Vestfoldbanen på Råstad fra 1. januar 2008. BTV støtter regionvegsjefens vurdering om å omdisponere veipenger for å legge forholdene bedre til rette for en skyttelbuss mellom Råstad og flyplassterminalen.

Vil flytte trafikken under bakken



Verdens nordligste: Hammerfest ligger på Kvaløya i Vest-Finnmark. (Foto: Giselle Jensen)

Med gasseventyret blomstrer næringslivet i Hammerfest. Medaljens bakside er trafikkaos i verdens nordligste by.

Giselle Jensen

BODØ: Hammerfest vil derfor flytte trafikken inn i en ny tunnel bak byen. I sentrum står bilene i tett kø. Dystre prognoser tyder på at trafikken bare vil øke. Nå mener kommunen og fylkeskommunen at løsningen er å bygge en tunnel gjennom fjellet bak byen.

- Politikerne vil bli kvitt gjennomgangstrafikken og har bedt

Statens vegvesen planlegge ny veg gjennom fjellet med parkeringsplasser for å avlaste sentrum, forteller regionvegsjef Torbjørn Naimak.

Klare grenser

Fra naturens side er det lite areal å boltre seg på i Hammerfest, der sjøen og fjellet danner klare grenser. Et annet problem er at tunnelen ut til Melkøya tvinger alle forsyninger på bil til å kjøre gjennom sentrum. Årsaken er at forsyningsbasen ligger ved innkjøring til byen, mens nedkjøringen til tunnelen til Melkøya er på motsatt side.

Generalopprydning

Først kommer likevel utbedring av vegen gjennom sentrum.

- Kommunen står foran store

gravearbeider i forbindelse med bytte av rør for vann og kloakk. Det mest praktiske er å samkjøre Vegvesenets arbeider med den øvrige oppgraderingen, opplyser Naimak. De ønsker seg en penere gjennomfartsåre med steinsatte fortau, varmekabler og tilpasset belysning.

- Når de først må grave er det hensiktsmessig å utbedre vegen samtidig. Kommunen ønsker å gjøre utbedringene i løpet av 2008/9, i forkant av neste fase på Snøhvit, forklarer Naimak. Han forteller at utbedringene på vegen først og fremst er miljø- og trafikksikkerhets tiltak.

Uklar finansiering

Finansieringen av fase en, utbedring av veg i dagen, er ikke på

plass, forteller regionvegsjefen.

- Vi har satt av 15 millioner kroner i handlingsprogrammet. Nå viser det seg at prislappen ligger nærmere 45 millioner. Vi sliter med å finne en løsning, men finansieringen skal gjøres gjennom ordinære midler, sier Naimak. Han forteller videre at utbyggingen av tunnelen ligger noen år fram i tid.

- Det er synd, for problemene i Hammerfest er såpass store at vi burde starte nå, sier Naimak.

I begeistring over Snøhvit-utbyggingen forutså ingen konsekvensene for byen. Økningen i folketall, stor byggeaktivitet og oppsving i næringslivet har ført til store endringer i trafikkbildet. Ifølge regionvegsjefen er det ingen vei utenom bompenger om tunnelen skal realiseres.



Opp med dampen: - Vi lager et spleiselag for å få fart på bybaneplanleggingen, sier fylkesordfører Roald Bergsaker i Rogaland. (Foto: Geir Brekke)

Taktskifte

Nå blir det fart på planlegging av bybane på Nord-Jæren. Det legges i første omgang opp til et spleiselag på 10 millioner til å komme i gang.

Geir Brekke

BERGEN: Fylkesordfører Roald Bergsaker i Rogaland sier at man har satt av 4,5 mill. kr fra fylket. Han regner med at Stavanger og Sandnes følger opp, slik at det kan bli start på konkret planlegging av bybaneprojektet. Målet er å ha planer klare til rullering av Nasjonal transportplan i 2008.

Forslaget om spleiselag for finansiering av planarbeidet skal drøftes mellom partene en av de første dagene, sier Bergsaker, som tar utfor-

dringen fra statsråden på strak arm.

- Jeg liker at samferdselsministeren ønsker høyere tempo enn det vi har holdt lokalt i denne saken. Vi skal følge opp dette, seier Bergsaker til Vegen og vi.

Han er også glad for at samferdselsminister Liv Signe Navarsete etter et møte i Sandnes nylig slo fast at Jernbaneverket skal sikre gode løsninger for bybanen. Siden bygging av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes skal inngå i den framtidige bybanen, har det vært en viss uro fra lokalt hold om hvorvidt den tekniske løsningen på sporet er tilpasset bybanen.

Etter statsrådens oppklaring regner man med at Jernbaneverket er instruert til å finne løsninger på dette før de første bybanevognene ruller mellom Stavanger og Forus.



Flere kjører buss

■ ■ Kollektivandelen i Vestfold har økt. Det viser en fersk reisevaneundersøkelse, som Sintef har analysert for selskapet Vestviken Kollektivselskap AS. Med bakgrunn i 2800 intervjuer slås det fast at kollektivandelen i fylket har økt fra 3,9 prosent til 4,2 prosent siden forrige reisevaneundersøkelse i 2001. (Arkivfoto: Henriette E. Busterud)

Hvalertunnelen tar resten

■ ■ Alle ikke igangsatte utbedringsprosjekter på riksvegene i Østfold i år blir utsatt med inntil ett år. Årsaken er at rehabiliteringen av Hvalertunnelen blir dyrere enn beregnet og ender på ca 70 millioner kroner. Det stanser alt ut over rene trafiksikkerhetstiltak.

Den 3755 meter lange tunnelen ble åpnet i 1989 og hadde da kostet

om lag 150 millioner kroner. 17 år senere var det tekniske utstyret i tunnelen såpass svekket særlig av korrosjon (her vist av Roger Nordli og Tor Inge Bye) at rehabiliteringen i fjor ble beregnet til 40 millioner kroner. Senere viste det seg nødvendig å utbedre vann- og frostsikringen samt å utvide snunisjene i tunnelen.

Ukjent ras

■ ■ Statens vegvesen har ikke tidligere registrert ras på den plassen der det for nokre veker sidan ramla ned store steinblokker på fv. 631 på Randøyvegen i Hjelmeland i Rogaland. Vegen ble stengt, og spesialmannskapet måtte hentast frå Hordaland for å sprengje ned meir laust fjell i området. Ingen kom til skade då raset gjekk, seint på natta.



Kø og kaos: Statens vegvesen sier nå rett ut at vegprising er nødvendig for å løse trafikkproblemene, som her i Prinsens gate i Trondheim. (Foto: Knut Opeide)

Ja til vegprising

Statens vegvesen sier nå et offisielt og ubetinget ja til vegprising som et nødvendig tiltak i landets fire største byer.

Knud Opeide

TRONDHEIM: I et brev til samferdselsministeren, som vegdirektør Olav Søfteland nå har sendt, står det svart på hvitt at Statens vegvesen mener at vegprising er et nødvendig tiltak for å løse de problemene som vegtrafikken medfører i de største byene.

Ingen tvil

Vegdirektøren begrunner etatens standpunkt både med byenes lokale køproblemer og med behovet for å redusere biltrafikkens utslipp av CO₂. Han mener at positive virkemidler ikke er nok:

- Økt satsing på vegkapasitet, kollektivtrafikk og gang- og sykkeltransport vil ikke alene kunne løse disse problemene, sier han.

På et seminar nylig, der statsråd Liv Signe Navarsete satt på tilhørerbenken, foreslo Søfteland restriksjoner for personbiltransport i byene som et nytt, nødvendig grep

i transportpolitikken. Han sa videre at det beste Statens vegvesen kan gjøre for biltrafikken i byområdene, er å få flere til å reise kollektivt.

Rushtidsavgift

Det er utbyggingsavdelingen i Vegdirektoratet som har utredet saken for vegdirektøren. Brevet inneholder en rekke faglige råd om hvordan departementet kan jobbe videre med tanke på innføring av vegprising.

- Vi mener det er viktig at vegprising ikke blir et isolert tiltak, men inngår i en større tiltakspakke. Blant annet er det viktig at kollektivtrafikken styrkes og at dette skjer i forkant av innføring av vegprising, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes.

I den forbindelse taler Vegdirektoratet varmt for å styrke og videreutvikle den statlige belønningsordningen der storbykommunene får tilført midler alt etter hvor flinke de er til å øke antall kollektivreisende på bekostning av reiser med personbil.

Nye incitamenter

Aksnes peker på at det pr. i dag er en generell motstand mot vegprising og mangel på reell vilje til å redusere veksten i bilbruk. Han mener det mangler lokal forståelse for at restriktive tiltak overfor privatbilister også må til.

- Noe av dette skyldes nok man-

gel på riktig informasjon. I brevet til departementet foreslår vi derfor et gjennomtenkt informasjonsopplegg for blant annet å vise at mange kan høste fordeler av et godt system med vegprising. Faktisk kan dette fungere mer rettferdig enn en ordinær bompengering, sier Aksnes.

Han minner samtidig om at vegprising bare skal innføres i en by når de berørte kommuner og fylkeskommuner gir sin tilslutning til dette. Det er hovedregelen. Derfor tror han at det på kort sikt er enklest å innføre prinsippet om vegprising ved å endre betalingsmønsteret i byer som allerede har en bompengering.

FAKTA

Vegprising, eller rushtidsavgift, er et tiltak for å redusere køproblemene inn og ut av større byer. Alle må betale for å kjøre når trafikken er størst. Dermed reduseres trafikken, eller den flyttes til andre tider på døgnet. Ordningen gir store inntekter som øremerkes lokale transportformål, for eksempel bedre kollektivtilbud.

- Både pisk og gulrot

- Jeg er positiv til vegprising. Vi trenger både pisk og gulrot for å løse kø- og miljøproblemene i storbyområdene.

Knud Opeide

FØRDE: Det sier samferdselsminister Liv Signe Navarsete. Hun har allerede utfordret politikerne i de fire største byene til å ta i bruk vegprising og bedt om innspill til hvordan staten kan bidra til at det blir attraktivt å innføre vegprising. Så langt har responsen vært temmelig lunken, men Navarsete regner med at det blir mer fart i denne diskusjonen etter høstens lokalvalg.

- Vi er nødt til å ta inn over

oss at det ikke er mulig å vegbygge seg ut av kø- og miljøproblemene i storbyene. Vi kan ikke bare dure fram med å bygge stadig flere og bredere veger i disse byområdene. Ulike tiltak må kombineres, sier statsråden.

Navarsete understreker at vegprising ikke trenger å bli dyrere for en normal bilist enn en vanlig bomring, men at kostnadene for dem som absolutt må kjøre i rushtiden vil øke. Til gjengjeld vil de trolig komme raskere fram.

- Men det er viktig at innføring av vegprising planlegges nøye. Det innebærer en styrking av kollektivtilbudet før ordningen trer i kraft. Det er slett ikke meningen av vegprising skal skape nye problemer og sette folk i knipe, sier hun.

CO₂-sjokk

Utslippene av CO₂ fra vegtrafikken vil øke med nesten 40 prosent fram til 2020 dersom ikke nye tiltak blir satt i verk.

Det viser ferske beregninger fra Finansdepartementet som

samferdselsministeren redegjorde for under et presseseminar i Førde nylig. Til sammenligning økte CO₂-utslippene fra vegtrafikk med vel 25 prosent fra 1990 til 2005.

AKTUELT

Sviktende limforankring

Begge forankringsboltene til betongveggen som veltet i Hanekleiv-tunnelen 28. mai hadde sviktende limforankring.

Kjell Wold

SANDE: Det går fram av konsulentrapporten fra SINTEF etter arbeidsulykken 28. mai. Rapporten slår også fast at hulldybden var 80 cm, mens de to boltene som holdt veggen kun nådde 55 cm og 70 cm inn, det vil si ikke til hullbunn.

Feil montering

- For bolt 1 er det sannsynligvis hovedårsaken til meget liten forankringskapasitet, mens det for hull 2 viser seg at limet har blandet seg dårlig. En åpenbar årsak er feil montering, men det kan i tillegg ha vært en dårlig patron, og det kan være et problem at diameter på borehull er litt liten slik at god innblanding ikke oppnås, heter det i SINTEF-rapporten.

Bakgrunn

Arbeidsulykken i Hanekleiv-tunnelen, skyldtes at et veggelement av betong løsnet og veltet fram under arbeid med støping av betongvegger bak hvelvet.

E18-tunnelene i nordre Vestfold er innredet med vegger av prefabrikkert betong og tak av opphengt polyetylenkum med påsprøytet fiberarmert sprøytebetong. De er fem meter lange og 3,5 meter høye, står på fundament-

klosser under kjørebanelnivå og er støttet av to stykker forankringsbolter i berg pr. element.

En meter i kontrakt

Leveranse og montering av veggelementer som ble utført av PEAB AS i 1997-98. Forankringsboltene er beskrevet i kontraktgrunnlaget som "korrosjonsbeskyttede fjellbolter (ø 25) med innboringslengde en meter". Det er ikke satt av spesielle krav til forankringsmetoden, men begrepet "fjellbolter" betyr enten hel innstøping eller bruk av godkjent prosedyre for 2-komponent polyester limpatron. I dette tilfellet er det kun brukt limpatroner som forankringsmetode. Det betyr at boltene og borehulldybden må ha nøyaktig lengde avstemt slik at boltene når akkurat til bunnen av borehullene.

Svikt i limforankring

Veggelementet som veltet dro med seg begge forankringsboltene i full lengde. Det er ikke synlige rester av bergfragmenter på boltene og de gjenstående hullene var intakte. Derfor har en raskt kunnet fastslå at det var svikt i selve limforankringen.

Det ble bestemt å bore ut med kjerneboring omkring de gjenstående boltehullene for å si mer om årsaken til svikten i limforankringen. Dette ble gjort tre dager etter ulykken. I boltehull 1 ble det funnet at størstedelen av limpatronen med herder (i egen, tynn plastpølse) har ligget innenfor enden av boltene. I boltehull 2 ble det funnet dårlig blandet lim og plastemballasje langs hullet innover og en klump med dårlig blandet lim i hullbunnen.

Ikke utilbørlig tidspress

Veidekke har ikke blitt utilbørlig presset i framdriften med utbedringsarbeidene på E18-tunnelene i Vestfold.

Kjell Wold

DRAMMEN: Det slår entreprenørselskapet selv fast i en pressemelding. Der kommer det også fram at det var Veidekke selv som satte sluttfristen 6. juli for ferdigstilling av entrepris 1. I tilbudsinnbydelser la Statens vegvesen til grunn at 22. juni skulle være ferdigdato for første del av arbeidene i Hanekleiv- og Løkentunnelen. Det mente Veidekke var for tidlig og satte derfor ferdigdato til 6. juli.

Fersk erfaring

Veidekkes utbedringsarbeider på E18 i Vestfold er delt i to kontrakter. Kontrakt 1 omfatter de nordgå-

ende løpene i Hanekleiv- og Løkentunnelen og er på 65 mill. kr. Arbeidene skal være ferdig 6. juli. Selskapet hadde alt utført et mindre, men tilsvarende prosjekt i tunnelen og hadde fersk erfaring og kunnskap om prosess og nødvendig tidsforbruk. Det ble lagt til grunn i Veidekkes tilbud.

Kontrakt 2 omfatter sju tunneler. Bolstad, Hillestad, Bringåker, Botne og Brekktunnelen samt sørgående løp i Hanekleiv- og Løkentunnelen. Kontrakten er på 135 mill. kr. og skal være ferdig 1. oktober. En del av denne kontrakten skal imidlertid være ferdig til 6. juli, slik at minst ett løp i alle tunnelene på hele vegstrekningen kan åpnes til ferien.

Normal arbeidsordning

Veidekke mener denne jobben heller ikke har ekstraordinære arbeidstidsordninger. I tilbudet på jobben ligger ordinære arbeidstidsordninger basert på tre skift i en tolv til ni dagers ordning. Det betyr at den enkelte medarbeider jobber tolv dager a ti timer for så å ha ni dager fri. En arbeidstidsordning som er framforhandlet mellom arbeidsgiver Veidekke og deres tillitsvalgte. Dette er også en ordning som brukes på flere andre større anleggsprosjekter.

- Vi legger meget stor vekt på arbeidet med helse, miljø og sikkerhet (HMS). I vårt selskap måles resultatet av HMS-arbeidet på linje med økonomiske resultater, heter det i pressemeldingen fra Veidekke. (Foto: Kjell Wold)

Uklarl

Uklare ansvarsforhold mellom Utbygging og Produksjon om siksingsbehov og manglende bruk av ingeniørgeologisk kompetanse, mener Internrevisjonen er medvirkende årsaker til raset i Hanekleiv-tunnelen 25. desember.

Kjell Wold

- Internrevisjonens undersøkelser har avdekket flere sammenfallende og sammenvirkende årsaker. Det er konstatert ulike oppfatninger av byggherrerollen i daværende organisasjon, manglende kommunikasjon og avklaringer mellom interne avdelinger vedrørende roller og ansvar, mangelfull bruk av foreliggende dokumentasjon, samt feilvurderinger foretatt av flere involverte personer, sier seniorrådgiver i Internrevisjonen, Harald Håkonsen. Sammen synes disse årsaksfaktorene å utgjøre en fullstendig forklaring på det som skjedde i Hanekleivtunnelen sist vinter.

Uklare roller

Intern-revisjonens konklusjon er, at ikke uttalte forutsetninger om annen ansvarsdeling enn det som lå nedfelt i produksjonsavtalen ikke ble formalisert eller forsøkt avklart mellom avdelingene eller overfor overordnet ledelse. Byggherrerollen ble tillagt myndighet til å styre og følge opp produksjonen. Denne myndighet ble ikke utøvet i tilstrekkelig grad, og anmodningen til Utbygging om geologisk bistand ble ikke etterkommet. På tilsvarende tunnelprosjekter i andre fylker i samme periode stilte Utbygging med geologisk kompetanse i byggeledelsen for å kvalitetssikre Produksjons anleggsutførelse.

Dårlig sikring

Når det gjelder avviket mellom forhåndsstipulert bolteantall og det som ble gjennomført mener Internrevisjonen at det er forklarlig. Men de finner det samtidig kritikkverdig at sikring av svakhetssoner med svelleleire ikke ble sikret tilstrekkelig, verken av Produksjon eller ved ettersikringen som Utbygging hadde ansvar for.

- Det synes å bero på en feilvurdering fra byggherrens side at utilstrekkelig permanent sikring fra Produksjons side ikke ble rettet opp i arbeidet med tilleggssikringen til tross for at svakhetssonen var registrert. Det synes videre uheldig at innleid geolog ikke ble informert om svakhetssoner med svelleleire. På den annen side var det uheldig at samme geolog ikke kommuniserte sine forutsetninger med hensyn til hvilke merker som skulle boltes i ettersikringen, og at det geologiske grunnlagsmaterialet



Internrevisjon: Uklarhet om organisering og ansvarsforhold bidro til tunnelproblemer i Vestfold. (Foto: Kjell Wold)

heller ikke ble etterspurt fra geologens side, skriver Internrevisjonen i sin rapport.

Annen forståelse.

På samme måte som den eksterne undersøkelsesgruppen konkluderte i sin rapport 14. februar, mener også Statens vegvesens egen internrevisjon, at de geologiske forholdene under byggingen av ny E18 i nordre Vestfold i siste halvdel av 1990-årene ble undervurdert og medførte dårlig sikring av tunnelene. Uklare ansvarsforhold etter omorganiseringen i 1995 med skillet mellom Utbygging som byggherreansvarlig og Produksjon som egen utførende enhet bidro i betydelig grad til å svekke disse ansvarsforholdene.

Men internrevisjonen mener likevel at de tre foreliggende hoveddokumentene som regulerte denne delingens grunnlag og rammer likevel er så klare, at det ikke burde resultert i denne organisatoriske

usikkerheten.

I praksis viste det seg likevel at omorganiseringen i 1995 første til at sentrale aktørers forståelse av den nye organisasjonsmodellen gikk ut på at det overfor Produksjon ikke skulle utøves byggherrestyring i samme grad som overfor entreprenører.

23 intervjuet

For på avdekke detaljer i forbindelse med gjennomføringen av det aktuelle prosjektet har Statens vegvesens revisjonsteam på tre personer gjennomgått eksisterende, gjenværende arkivmateriale på distriktskontoret i Tønsberg. Materialet er sparsomt og bare delvis egnet til å kaste lys over saken. 23 av de mest sentrale personene i prosjektet er intervjuet. Alt fra vegdirektør og prosjektleder til kontrollingeniører, anleggsledere og geologer både fra Statens vegvesen og fra eksterne aktører på prosjektet.

Optimalisering og ansvar



BRANSJERAPPORTEN: Sju tiltak for økt tunnelsikkerhet

Bransjerapporten etter Hanekleivraset foreslår sju konkrete tiltak for å bedre sikkerheten ved tunnelbygging i Norge.

Kjell Wold

OSLO: *Kvalitetssystemer og kontrollrutiner må videreutvikles slik av kritiske forhold under planlegging, bygging, drift og vedlikehold av vegtunneler avdekkes så tidlig som mulig og tas hensyn til.

*Konkurransesgrunnlaget må inneholde aktuelle løsninger, angi mest mulig riktige mengder og beskrive resultatet av de geologiske undersøkelsene som er utført for tunnelprosjektet.

*Samarbeid mellom aktørene må videreutvikles for å skape tillit og åpenhet mellom de ulike partene i bransjen, samt å bedre utnytte felles erfaringer og kunnskaper.

*Entrepriseformer og kontraktstyper mellom byggherre, rådgiver og entreprenør for ulike oppdragstyper, bør utvikles for å oppnå optimale, samfunnstjenlige løsninger både på kvalitet, tid, økonomi og ressursbruk.

*Statens vegvesen må sørge for å innarbeide krav om å utføre tilstandsvurderinger og inspeksjoner av berg og bergsikring i kontraktene for drift og vedlikehold. Det har direkte innvirkning på sikkerheten i tunnelene.

*Det er viktig at bransjen har tilgang på kvalifisert personell til

alle prosjektstadiene. Det anbefales derfor å utarbeide en tiltaksplan for opplæring og rekruttering av bergteknisk og ingeniørgeologisk personell.

*Bransjegruppen slutter seg i hovedsak til de spesifikke tiltak som ble foreslått av den eksterne undersøkelsesgruppen 14. februar i år etter Hanekleivraset 25. desember i fjor.

I den bransjesammensatte arbeidsgruppen som Statens vegvesen oppnevnte, har det sittet folk fra Rådgivende ingeniørers forening (RIF), Maskinsentreprenørens forening (MEF), Entreprenørforeningen bygg og anlegg (EBA) og Statens vegvesen.

- Veldig positivt

- Det er svært positivt at den sam-

lede ekspertisen på tunnelbygging i Statens vegvesen og blant entreprenører og konsulenter er omfrent på konkrete tiltak for bedre sikkerhet ved tunnelbygging. Det sier assisterende vegdirektør Kjell Bjørvig i en kommentar. Han synes det også er interessant, at det er enighet om at den norske tunnelbyggingmetoden kan videreutvikles med utgangspunkt i dagens regelverk og retningslinjer som erkjennes å være godt, men med potensiale både for forenkling og forbedring. Bjørvig er ekstra glad for at rapporten også har konkrete forslag til bedre rekruttering og videreutdanning innen de aktuelle fagene. Han trekker også fram rapportens presisering av at samarbeidet mellom aktørene må bli bedre.

22 dager igjen

SANDE: Om 22 dager skal trafikken etter planen settes på E18 i nordre Vestfold igjen. - Verken vi eller entreprenøren gir ennå noen garanti for at åpningsdatoen blir 6. juli. Men pr. i dag ser det bra ut for at vi skal holde den planlagte fristen for gjenåpning av Hanekleivtunnelen til fellesferienstarten, sier prosjektleder Tore Gomo i Statens vegvesen.

Den første tunnelen nordfra, Bolstادتunnelen, vil trolig bli gjenåpnet denne uken. Mye taler også for at nordgående løp i Hanekleiv- og Løkentunnelen blir ferdig til planlagt gjenåpning om tre uker. De fire andre tunnelene blir også åpnet i minst ett løp til samme dato. Resten av reparasjonsjobben i Hanekleiv- og Løkentunnelens sørgående løp skal være ferdig til høsten.

- Geologene er ferdig med sin gjennomgang i samtlige sju tunneler, sier Gomo.

REPORTASJE

Longyearbyen: Hjem for 2075 innbyggere fra 40 nasjoner. Byen ble grunnlagt av amerikaneren John Munroe Longyear i 1906. (Foto: Giselle Jensen)

LONGYEARBYEN ■

På Sysselmannens verksted i det spektakulære arktiske landskapet på 78 grader nord stiller kontrollørene fra Tromsø trafikkstasjon diagnosen på firehjuls-trekkere, snøscootere og andre kjøretøy.



Kontroll på 7

Giselle Jensen

Kontrasten mellom den uberørte, storslåtte naturen dekket av kritthvit snø og leiren vi sklir rundt i inne i Longyearbyen er stor. Det er tidlig sommer og den sårbare naturen tåler ikke menneskenes aktiviteter. Naturen viser ikke spor av vegetasjon og resultatet er svart gjørme overalt der mennesker forsøker å skape seg en tilværelse. Men over oss er det enorme himmelhvelvet med en strålende sol dag og natt som raskt får oss til å glemme. Ute i fjorden skimtes et nesten uvirkelig landskap av is og snø, badet i sollys. Vi er i en av verdens nordligste bosettinger, omkring 1000 km fra Nordpolen.

Tilfeldig innkalling

Arnulf Nilsen og Terje Svendsen kan snart kalle seg reisende i hallkontrollen. Vanligvis holder de oversikten over bilparken i Tromsø, men en gang i året må Tromsøbilistene vente, da er det Svalbard sin tur.

- Vi innkaller ca. 130 biler til teknisk kontroll på Svalbard hvert år. Det utføres ikke vanlig periodisk kontroll her, så der blir kontroll på gamlemåten, forteller Terje Svendsen. Totalt finnes omkring 1800 biler på øygruppa

så det er åpenbart at det er langt mellom kontrollene på hver enkelt bil.

Tørt klima

- De klimatiske forholdene på Svalbard fører til andre skader på bilene enn vi er vant med fra fastlandet, forklarer Svendsen. Han kan skilte med mange års erfaring som kontrollør på Svalbard og har for lengst forstått hvor bilene har sitt svake punkt.

- Bilene her har ofte skader på bremseslangene og drivakselmansjetten. Den uvanlige tørre luften ødelegger gummien, den sprekker opp, forklarer han. Det samme skjer med bildekkene. På den andre siden har de ingen problemer med rust på øygruppa.

Trafikksikkerhet i fokus

- Med bare ett besøk i året er det viktig å få sett så mange biler som mulig, mener Arnulf Nilsen og Terje Svendsen. De satser derfor på å kontrollere bilene ut fra et trafikksikkerhetsperspektiv.

- Vi prioriterer å sjekke bremses og styring. Foringer og lys blir også kontrollert. Men vi følger ikke bestemmelsene i EU-kontrollen. Det er ikke nok tid, og heller ikke riktig utstyr til slik kontroll her, forteller de.



78° nord

Men begge er enig i at Svalbard bør innføre EU-kontroll.

- Det er veldig sårbar natur her, hensynet til miljøet er viktigere her enn noe annet sted, sier Nilsen. Han påpeker at de for eksempel mangler utstyr til å måle avgass på Svalbard.

Svea

I tillegg til å sjekke bilene i Longyearbyen, har trafikkstasjonen i Tromsø også ansvar for å se til bilene i Svea. Det lille gruvesamfunnet ved Van Mijenfjorden ligger omkring 60 km sydøst for Longyearbyen og er helt uten vegforbindelse med omverdenen. De 2-3 km veg de har å boltre seg på går mellom gruven og kaia der båtene henter kullet når fjorden blir isfri hver sommer. Svea består ellers av en samling brakker for mannskapet, et langt transportbånd for å flytte kullet fra gruva til kaia og svære dunger av kull. Samfunnet er praktisk talt pengeløst, alle spiser i Store norske kullkompani sin messe, de fyller diesel i bedriftens pumper, de bor i bedriftens brakkeanlegg og de reiser med bedriftens fly der billettene ikke kjøpes men alle som har et ærend å utføre får plass. De fleste arbeiderne jobber i 14 dager i gruvesamfunnet før de reiser til familien i Longyearbyen og har 14 dager fri.

Fokuserer på trafiksikkerhet: Terje Svendsen og Arnulf Nilsen prioriterer kontroll av styringsmekanismen og hjuloppheget på bilene på Svalbard. Det tørre klimaet fører til at gummi i bremseslanger og drivakselmanskjettene tørker opp og sprekker. (Foto: Giselle Jensen)



FAKTA OM SVALBARD

- Longyearbyen er den største bosetningen på Svalbard og er norsk administrasjonssenter. De andre bosetningene er Barentsburg, Sveagruva, Ny-Ålesund, Hornsund og de to meteorologiske stasjonene på Hopen og Bjørnøya.
- Svalbard defineres som landområdet mellom 74 og 81 grader nord og 10 og 35 grader øst.
- Øygruppen består av en rekke øyer, og de største er Spitsbergen, Nordaustlandet, Edgeøya, Barentsøya og Prins Karls Forland.
- Newtontoppen er det høyeste fjellet og rager 1 713 meter over havet.

REPORTASJE

30 prosent dyrere

■ ■ Første del av den nye Kråkerøybru-forbindelsen i Fredrikstad blir langt dyrere enn overslaget på 120 mill kr. Ved tilbudsåpning sist uke leverte Mesta det laveste tilbudet på 158,2 mill kr, Veidekke 165 og AF 214,4 mill. Kontrakten omfatter en 440 meter lang enløps tunnel, 700 meter hovedveg og 1100 meter lokalveg.

Tre bud på riving

■ ■ Tre tilbydere har meldt interesse for riving av Feda bru på gamle E39 i Kvinesdal. Dokken fra Slemestad er lavest med 6 mill. kr. Firmaet Decom fra Sandefjord kan gjøre jobben for sju mill. kr, mens Rivingsspesialisten fra Oslo sitt tilbud er på 10,3 mill. kr.

Millionrulling

■ ■ Det er ventet er årsforbruk på bybaneprosjektet i Bergen på 100 mill. kr. i 2007, til tross for at eneste fysiske tiltak som er utført er arkeologiske grunnundersøkelser ved Nonneseter kloster (bildet). Men planen er at den første bygningen i baneområdet skal rives etter ferien, og at de første arbeidene starter i høst. (Arkivfoto: Geir Brekke)

**Vinkelsliper på fotoboks**

■ ■ En av fotoboksene inntil E18 i Eidsberg ble forsøkt åpnet med bormaskin og vinkelsliper forrige uke, men uten hell. Knut Holøs som er Vegvesenets ATK-ansvarlig i Østfold, ber om tips fra publikum for å avsløre skadevolderne. - De må ha brukt mye tid og ressurser på dette, og de må ha brukt bil eller en stige, sier Holøs.

Kryss forsinket

■ ■ Det nye krysset mellom rv. 35 og E16 i Styggedalen på Ringerike i Buskerud er foreløpig forsinket med ett år. Ombyggingen skulle startet i år, men er utsatt til 2008. Statens vegvesen har kommet opp med en bedre kryssløsning enn først tenkt. Endringene blir bedre både trafikkalt og bevarer også mer dyrket mark. Dessuten blir kryssløsningen billigere og er nå beregnet å koste 13 millioner kroner.

Bompengefinansiering

■ ■ Det er ingenting i veien for at bilistene i Kirkenes og Alta skal bli ilagt bompenggeavgift, mener fylkesrådmannen i Finnmark. - Det har vist seg at innføring av bompenger fører til ekstra statlige bevilgninger. Der full statlig finansiering ikke kan oppnås, vil bompenger være eneste løsning for bygging og opprusting av vegprosjekt, sier han.

Vil hjelpe bussen fram

Bussene står fast i bilkøen i Kannik i Stavanger sentrum. Nå vil Statens vegvesen treffe tiltak som skal hjelpe bussen med å komme raskere fram.

Geir Brekke

STAVANGER: - Sammen med Oslo har Stavanger den høyeste andelen matpakkebilister i landet, på over 80 prosent av personbilene i rushtrafikken. Det svekker konkurransegrunnlaget til bussene med køer morgen og ettermiddag.

Vi satser nå på tilfartskontroll med signalregulering i en rundkjøring ved Løkkeveien på rv. 509, for å gi bussene et fortrinn foran annen biltrafikk, sier kollektivansvarlig Torbjørn Haugen i Statens vegvesen.

NTNU inne

Prosjektet er et samarbeid med NTNU i Trondheim, der man gjør modellforsøk med tiltaket. Statens vegvesen har gode erfaringer med et lignende opplegg på Hinna, etter at man foretok en del justeringer av signalreguleringen i startfasen.

- Vi mangler regler for signalregulerte rundkjøringer i Norge, men vi har fått godkjent disse forsøkene av Vegdirektoratet. Og det meste av tiden står lysene i svart, det er bare i den travleste rushtidsperioden det er aktuelt å gi rødt lys til øvrig trafikk på noen vegarmer gjennom rundkjøringen, forteller Haugen til Vegen og vi.

I resten av døgnet fungerer rundkjøringen utmerket. Men i deler av rushet er det behov for styring, for å gi prioritet til kollektivtrafikken.

- Derfor vil vi ta i bruk signalregulering eller tilfartskontroll, forteller Haugen.

Den aktuelle løsningen i Kannik gjelder trafikkstrømmen mot Løkkevegen fra vestre tilfart i rundkjøringen. Bussen som kommer mot



Gode busser: Trafikksforsker Arvid Aakre, NTNU (t.v.) og kollektivansvarlig Torbjørn Haugen i Statens vegvesen ser fram til å hjelpe bussen lettere gjennom Kannik-krysset i Stavanger. (Foto: Geir Brekke)

rundkjøringen ved Rogaland teater blir stående å stange i køen på grunn av manglende luker i denne trafikkstrømmen gjennom rundkjøringen.

Australia

Trafikksforsker Arvid Aakre fra NTNU har studert signalregulerte rundkjøringer i Melbourne i Australia.

- Der er formålet med reguleringen å skape mer rettferdig flyt for alle typer trafikk gjennom rundkjøringen. Men i Stavanger er det for å gi bedre flyt i busstrafikken vi setter i verk signalbruken, opplyser Aakre og Haugen.

Nå er de spent på om de nødvendige byggearbeidene vil kreve reguleringsplan. I så fall vil det enda gå

noe tid før tiltaket kan iverksettes.

Slike prioriteringstiltak for busstrafikken vil det uansett komme flere av i Stavanger i tiden framover. Også i Tjensvollkrysset er det slike planer på gang. Men det er naturlig å gjennomføre dette samtidig med bygging av det nye lokket over krysset. Byggestart her er som kjent utsatt til neste år.

- Bør kunne hoppe fra Gamle Svinesundsbrua

Storingsrepresentant Svein Roald Hansen (A) mener Samferdselsdepartementet bør åpne for strikkhopping fra den gamle Svinesundsbrua.

Håkon Aurlien

MOSS: Tromsø-selskapet Midnight Sun Bungee Team har i mange år arbeidet for å arrangere strikkhopping fra den 65 meter høye brua men fikk avslag på sin søknad fra Statens vegvesen sist måned.

- Jeg mener vi bør kunne bruke bruene våre til mer enn å kjøre biler. Så lenge vegmyndighetene lokalt og vernemyndighetene er positive, bør man ikke si nei høyere

opp, sier Hansen.

I utgangspunktet tillater ikke vegmyndighetene hopping fra bruer under trafikk, men distriktskontoret i Østfold gikk inn i diskusjoner med søkeren etter at den nye brua ble åpnet i 2005 og den gamle stengt for tungtrafikk. Likevel ble det avslag på søknaden av prinsipielle årsaker.

Antikvariske myndigheter sa ja til en prøveordning forutsatt at den fredede brua ble beholdt som den er.

Strikkhopping skjer mange steder i verden og dreier seg om å la eventyrlystne få seg en opplevelse av det sjeldne ved å kaste seg utfor en bru med en strikk rundt føttene. Like over vannoverflaten stanses fallet mykt og hopperen vinsjes så opp igjen.



Strikkhopp: Bloukransbrua i Sør-Afrika har likhetstrekk med Svinesundsbrua og brukes til strikkhopp. Høyden er over 150 meter. (Foto: Håkon Aurlien)



Helsesjekk på fisk: 200 oppdrettsørret må bøte med livet når Sondre Meland skal se om avrenningsvann fra veggen virker inn på helsa til fisken. (Foto: Henriette Erken Busterud)

200 fisker på helsesjekk

Sondre Meland obdu-serer to hundre oppdrettsørret for å se om de har fått fysiologiske skader etter å ha blitt eksponert for avrenningsvann fra E6.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Doktorstipendiat Sondre Meland har tilbrakt mange timer i ei brakke ved en avrenningsdam ved E6 på Skullerud. Der sitter han sammen med oppdrettsørret som

har svømt rundt i dette vatnet.

– Jeg skal undersøke hvordan det forurensete vatnet virker inn på inn på fisken, forteller Meland i Statens vegvesen, som tar doktorgrad ved Universitetet for miljø og biovitenskap.

Giftcocktail

Avrenningsvann er overflatevann etter nedbør og snøsmelting fra veger eller fra vasking av tunneler. Dette inneholder en cocktail av vegsalt, tungmetaller og organiske gifter fra trafikken.

– Vi har en rensedam her som tar i mot avrenningsvann. I teorien skal forurensning fra veggen fjernes

i denne dammen ved at partikler synker til bunns. Det skal dermed være relativt rent vann som renner ut i Ljanselva som er et viktig gyteområde for ørret, sier Meland. I brakka si har han kar der fiskene står i elvevann, og de blir eksponert for avrenningsvann i til sammen fire døgn over tid før de dissekeres.

Samler prøver

Meland skal altså undersøke om ørreten har det som fisken i vannet.

Fisken åpnes, og med finkirurgi fjerner ”doktor” Meland organer som lever, galleblære, gjeller og nyre som puttes på glass for nærmere undersøkelser på laboratoriet. Samtidig måler han blodparametere som mengden

røde blodlegemer og blodsukker, og veier og måler fisken.

– Jeg skal analysere prøvene for å se om for eksempel fisken er stresset eller har for høy konsentrasjon av miljøgifter på gjeller og lever, forklarer Meland. De biologiske prøvene sammenlignes så

med de målte konsentrasjonene av miljøgifter i avrenningsvannet

Første gang

Det er første gang Statens vegvesen sjekker fisk på denne måten: Vanligvis tas det bare vannprøver. Dette er et relativt nyoppdaget problem for etaten, og en vet lite om hvilke biologiske effekter avrenningsvannet har.

I 2009 skal doktorgradsarbeidet være avsluttet.

– Først da vil vi få vite om avrenningsvannet gir negative biologiske og økologiske effekter og om etatens rensedammer er effektive nok, avslutter Meland.

” Dette inneholder en cocktail av vegsalt, tungmetaller og organiske gifter fra trafikken.

- Meir byråkrati

- Vestlandsforsøket med regionalpolitisk overtaking av statlege transportopp-gåver har ført til meir byråkrati og mindre effektivitet.

Geir Brekke

STAVANGER: Det meiner iallfall Statens vegvesen om fireårsforsøket som fylkespolitikarane i Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland har hatt gåande sidan 2004 gjennom Vestlandsrådet.

Regionvegsejefen rår til at forsøket blir avslutta som førtsett til

nyttår. Det same gjer fylkesrådmannen i Hordaland, som har førebudd saka for Vestlandsrådet. Etter framlegg frå fylkesvaraordførar Reidun A. Korsvoll (Ap – Rogaland) går rådet samrøystes inn for å vente med konklusjonen til dei tre fylkeskommunane har kome med synet sitt på saka.

Når ikkje måla

– Vestlandsforsøket har ikkje vore i nærleiken av å nå nokon av måla som var sette for samarbeidet, heiter det i notatet frå Statens vegvesen. Oppgåvene i forsøket har m.a. vore planlegging, grunnkjøp, inves-

teringar av tiltak og rassikring på øvrige riksvegar, samt bruk av dei såkalla kompensasjonsmidlane for auka arbeidsgjevaravgift.

– Vestlandsrådet har ikkje flytta på ei einaste krone i budsjetta i høve til fylkeskommunane sine framlegg. Samstundes har det vore til dels detaljerte føringar i framlegga til statsbudsjett, og mange sentralpolitiske utspill med bindingar til einiskilde prosjekt. Dette tyder på at Vestlandsforsøket har vore svakt forankra og møtt lita forståing hos sentrale styresmakter, heiter det i notatet fra Statens vegvesen om forsøksprosjektet i vest.



Tungsinn: Hordalandsbenken på siste møte i Vestlandsrådet. F.v. Mette Holmejord Olsen (SV), fylkesordførar Torill Selsvold Nyborg (Kr.F) og fylkesvaraordførar Tom Christer Nilsen (H). (Foto: Geir Brekke)

LANDET RUNDT



Ryddet senketømmer

INDRE ØSTFOLD ■ Store mengder senketømmer er kommet for dagen i forberedelsene til byggingen av en ny E18-bru over Glomma i Indre Østfold. - Det må vi bare ta bort, sier byggeleder Jørn Pettersen. Tømmeret stammer fra flere hun-

dre år med tømmerfløting på Glomma, fra de indre skoger til treforedlingsindustrien i Sarpsborg og Fredrikstad. Haugen rundt Petersen dekket området der brufundamentet skal stå.

(Foto: Håkon Aurlien)



Lutter smil på Labro

KONGBERG ■ Etter to år med våt og kald familiedag på Norsk Vegmuseum avdeling sør, ble årets Labrodag ved Lågens bredder første helgen i juni en strålende, torr og varm opplevelse. Mange hundre mennesker var møtt fram til familiedagen på Labromuseet, hvor

Norsk Vegmuseum er en integrert del av Vannkraft- og Fløtermuseet rett sør for sølvbyen. Fire av vegvesenveteranene i arrangementskomiteen koste seg og smilte om kapp med sola, f.v. Ove Hegna, Eivind Berge, Peder Gaarder og Olav Harket. (Foto: Jan Wamstad)



Lysare tider

JØLSTER ■ Det går mot byggestart på den 2,6 km lange Støysnestunnelen på rv. 5 langs Kjosnesfjorden i Sogn og Fjordane etter ferien. Dermed kan det rasfarlige partiet (t.v. på bildet) av

stamvegen mellom Sogn og Sunnfjord tryggast med tunnel. Mika har også denne gongen det lågaste tunneltilbudet av dei tre entreprenørane som har levert pris. (Foto: Jølster kommune)



Myk åpning: Fredrik Arntsen Haga og Mia Renate Bøe fikk æren av å kutte snora, assistert av distriktssjef Jan Arild Johansen. (Foto: Reidun Øverland)

En viktig dag

AVERØYA ■ En vanlig dag for folk flest, men en helt spesiell dag for mer enn hundre skolebarn på Averøya sør for Kristiansund: Fredag 25. mai marsjerte de i tog, fikk boller og brus og feiret åpning

av en lenge etterlengtet gang- og sykkelveg langs den utrygge riksvegen.

For sju millioner kroner har Statens vegvesen tryllet fram 1 200 meter gang- og sykkelveg

slik at myke trafikanter nå kan ferdes trykt på hele strekningen mellom Bruhagen og ferjeleiet på Bremsnes. Og nå har Vegvesenet også lovet barna gateløys på strekningen.



Billedinngang: Magnus Larsson og Åsa Viklund, fra Vägverket i Luleå. Alf Edvard Masternes, Arild Thrane Sandnes og Kjell Vang fra Region nord. (Foto: Arild Th. Sandnes)

Billig og effektivt

LANDET RUNDT ■ Når ulykkesanalysegruppa i Region nord og ulykkesanalysepersonell i Vägverket, Region Norr i Sverige tar møtet på video sparer de etaten for store reiseutgifter. - Tema var nordmenn som omkommer på bilferie i Sverige. Ulykkesanalysegruppa i nord har tidligere vært på befaring med svenske vegmyndigheter på ulykkessteder i Sverige der nordmenn har omkommet, forteller Alf Edv. Masternes. Nabolandene deler kunnskap og informasjon for å redusere risikoen for dødsulykker.



Bru fra 1790: F.v. Kjell Rotmo, Per Nykås, Åsmund Karlgård og Karl Johan Bjørgvik (foran). (Foto: Kjell Wold)

Fikset 220 år gammel steinbru

PORSGRUNN ■ Tre trønderpensjonister og tidligere vegvesentilsatte var på Telemarkoppdrag i vår. I løpet av noen hektiske maddager rehabiliterte de den gamle

steinbrua ved Korketrekkeren i Kokkersvoldbakken ved gamle E18 i Langangen. De siste årenes flom har tært hardt på brua fra 1790.- Nå måtte noe gjøres, sier

Per Nykås i Statens vegvesen. Tre spreke trønderkarer tok jobben og lover at brua nå vil stå i minst 100 år til.



Pris som varmer

NAMSOS ■ - Vi har ikke vært bortskjemt med godord på Namdalsprosjektet. Derfor varmer denne prisen ekstra godt. Det sa prosjektleder Steinar Johansen da han på vegne av prosjektet mottok Namsos Venstre miljøpris 2007.

Den årlige prisen gis for å fremme miljø og trivsel i byen. Juryformann Trond Prytz mener at Namdalsprosjektet er løst på en forbillig måte og at det er mange gode argumenter for tildelingen av denne miljøprisen.

Miljøvinner: Vegvesenets prosjektleder Steinar Johansen fikk pris for utvikling av godt miljø i Namsos. (Foto: Christin Hermann)



Skibuss: En god ide – i alle fall i teorien. (Foto: Giselle Jensen)

Skibuss

SVALBARD ■ Her kan byråkratene i Vegdirektoratet se hva de satte en effektiv stopper for i fjor. En reiselivsgründer i Longyearbyen hadde planer om å frakte turister innover vidda i denne bussen som kjører på ski i stedet for hjul. Med de

enorme snødekte områdene som finnes på Svalbard er det lett å se nytten. Men færkosten passerte ikke nåløyet og fikk aldri noen godkjenning. I stedet må turistene legge ut på tur på egne ski – eller på en av de to tusen snøscooterne.



Når nauda er stor

KVANNDAL ■ Serviceetaten Statens vegvesen må m.a. syte for at toalett-tilhøva er tilfredsstillande på ferjekaiene. Det gjeld og i Kvanndal i Hardanger, der turisttrafikken er i gang. Sidan gamle-

doen er utsliten har ein no sett opp ein importert containerløysing som skal fungere betre enn den ambulerande einmannsdoen som har stått her for. (Foto: Geir Brekke)



Beste russebil

BJØRKELANGEN ■ Eierne av russe bilen "Dragon Wagon" fra Bjørkelangen videregående skole vant premien på 10 000 kroner som beste russebil i år. Prisen er opprettet i samarbeid mellom Statens vegvesen på Romerike og Romerike politidistrikt. 58 russebiler var

til visning før russetiden og av disse fikk 27 et spesielt merke som godkjent russebil. Av disse igjen ble det trukket ut én russebil som gikk av med prisen. Gavesjekken fikk de fra seksjonssjef Bernt Johan Strand i Statens vegvesen

TEKNOLOGI

Skilt-guru hedret

■ ■ På siste arbeidsmiddag i "skilt-Norge" i mai ble en av fagets veteraner, Erik B. Hagen (bildet) i Statens vegvesen, hedret for lang og tro innsats før han blir pensjonist 1.juli. Gry Horne Johansen overtar fra samme dato hans jobb og ansvar. (Foto: Sture Thomasen)

**Birkeland til Kristiansand**

■ ■ Prosjektleder i Statens vegvesen for samferdselspakke Kristiansand, Arne Birkeland (bildet), skifter jobb 1. august i år. Da starter han i en nyopprettet stilling som prosjektansvarlig for bygg i Kristiansand kommune. Birkeland var utbyggingssjef i Region sør fra starten i 2002 fram til november i fjor. Om en måned forlater han Statens vegvesen etter flere tiår i etaten. (Foto: Kjell Wold)

**Egen miljødag**

■ ■ I Region midt markerte Statens vegvesen Verdens miljødag med egne arrangement for de ansatte ved distriktskontorene i Ålesund, Molde, Trondheim og Steinkjer. Utgangspunktet var sektoransvaret for miljø som regjeringen har tillagt Statens vegvesen. De ansatte fikk bl.a. høre hva dette gir av konkrete utfordringer i hvert enkelt distrikt.

Kruse Smith lågast

■ ■ Med eit tilbod på 125,8 mill. kr. er Kruse Smith lågast i pris på bygging av rassikringstunnelen på rv. 13 i Myrkdalen i Voss i Hordaland. Nærast kjem Veidekke med 138 mill. Skandinavia AS har ein pris på 147,3 mill. kr. og Mesta er villege til å byggje tunnelen for 157 mill. kr. Finansiering skjer i eit spleiselag. (Arkivfoto: Espen Hamersland)

**Come back**

■ ■ Vegvesen-pensjonistar i Sogn og Fjordane ønskjer å gjere arbeid for Statens vegvesen. Foreininga deira har sendt brev til regionvegvesjefen om saka, og regionvegvesjefen ser positivt på dette. Brevet er fordelt i regionen, med oppmoding om å ta kontakt med pensjonistane dersom ein har oppgaver som egnar seg for vegpensjonistane.

Bygger vegger på isopor

Norge var først ute i verden med å bruke Isopor-blokker for å bygge opp lette vegfyllinger. Det er akkurat som å bygge med Lego-klosser.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Isopor er en type skumplast laget av ekspandert polystyren (EPS). Det er snart 40 år siden vegvesenmannen Geir Refsdal kom med denne geniale ideen. Og siden har mange land tatt denne metoden i bruk, og undersøkelser viser at disse blokkene holder seg godt.

- EPS er et lett byggemateriale som er et alternativ til kalksementpeler, Leca eller skumplast. Dette er lett å legge og hindrer at vegen synker eller glir ut, forklarer Roald Aabø i Statens vegvesen.

Big business i Japan

I 1985 inviterte Statens vegvesen til en internasjonal konferanse rundt bruk av EPS-blokker til vegbygging.

- Dette var noe blant annet japanerne tente på. De har videreutviklet bruken av dette og har dannet en egen organisasjon av små og store firma som produserer og bruker EPS. Men japanerne bruker ikke dette bare til vegbygging, men for eksempel til å bygge store parker, kunstige øyer og som fundament til flyplasser og hus. Vi møtes jevnlig for å utveksle erfaringer. I motsetning til oss har japanerne brukt store ressurser på å forske på dette, men det er likevel vi som har lengst erfaring med bruk av EPS, og vi har ca 500 EPS-fyllinger på det norske vegnettet sier Aabø

Verden over

Aabø forteller at japanerne også



Vegger på isopor: Takket være en genial idé fra en vegvesenmann, bruker mange land EPS-blokker eller isopor når de skal bygge vegger etc. Et lett byggemateriale som holder bra. (Foto: Tor Helge Johansen)

er dristigere når det gjelder å bruke EPS enn vegeningeniørene her hjemme.

- De har bygd støttemurer på 25 meter med EPS, så de har passert oss i dristighetsgrad. Det har nok litt med at de er nødt til å bygge

brattere fordi folk bor tettere og jorda er mer verd. Det høyeste vi har bygd er femten meter, sier Aabø.

Ikke bare Japan bygger med EPS-blokker. Det gjør nesten alle land i Europa, USA, Canada,

Malaysia, Australia, Korea og Russland.

- I Kina har de til og med bygd en Formel1-bane med EPS, avslutter Aabø som vurderer å invitere til en ny verdenskonferanse om EPS om et par år.

Europeisk samarbeid i full fart

Det europeiske forskningsnettverket ERA-net prøver ut nye samarbeidsmodeller i ulike prosjekt dere flere land samarbeider. Statens vegvesen deltar også i dette.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Vi tester en samarbeidsmetode ved å gjennomføre et prosjekt på litt over et år som normalt ville tatt dobbelt så lang tid, forteller støyekspert Ingunn Milford i Statens vegvesen.

Fem land deltar

Milfords prosjektgruppe består av folk fra Sveits, Sverige, Storbritannia og Nederland, som alle bidrar med 20 000 Euro hver. De ønsker å

øke aksepten for bruk av støysvake dekker.

- Vi bruker litt over et år på å definere prosjektet, utlyse anbuds-konkurranser, skrive kontrakter og rapporter og evaluere det vi har gjort, opplyser Milford. Et eksempel på hva som gjør at de sparer tid er at Nederland, som leder prosjektet, tar seg av alle utbetalinger og juridiske sider ved konsulentbruk.

Støysvake dekker slites fortere

- Vi kommer med forslag til hvordan risikoen for dette kan reduseres. Et problem er at porene i støysvak asfalt tettes med støv så det må renses, eller at rensingen i seg selv fører til steinslipp.

Ved å bruke sterkere stein og annen renseteknikk, kan risikoen for dette reduseres, forklarer Milford.



Europeisk samarbeid: Statens vegvesen er med i et internasjonalt prosjekt som prøver ut effektive samarbeidsmodeller. Her er Ingunn Milford fra Statens vegvesen (til høyre) med prosjektgruppa. (Foto: Statens vegvesen)



Sjeldan fugl: Service-huset er bygt i finskoren skifer med gule glassdører. (Foto: Geir Brekke)

Ny perle ved fjorden

Turistvegprosjektet i Statens vegvesen legg no siste handa på ein ny flott rasteplass ved Hardangerfjorden.

Geir Brekke

HARDANGER: Hereiane ligg på rv. 550 mellom Jondal og Utne, ein smalspora og freda vegstrekning som slynger seg gjennom frukthagane i vestre luten av Ullensvang og Jondal. På Hereiane er det eit brot i landskapet, med avrunda svaberg frå fjæra til langt opp i fjellsida mot Folgefonna. Her ligg ein bade plass omkransa av furulundar som på gode dagar er populær både blant båtfolk og dei som kjem landvegen. Hereiane er og eit fint utgangspunkt for fjellturar.

Eineståande byggverk

No fullfører Statens vegvesen bygging av ein ny rasteplass på Hereiane. Også denne gongen har Turistvegprosjektet satsa på god utforming. Servicebygget med toalett og stellebord er ikkje av dei

store byggverka. Men arkitekten har vald ei løysing som du ikkje finn maken til i kongeriket (i motsett fall: meld frå til Vegen og vi!). Mønehuset er bygt i finskoren skifer, levert frå steinbrotet på Sollesnes, nokre kilometer sør for Hereiane. Huset får gule dører i glas, og byggverket kviler på ein betongplate i same gulfargen.

Bergensarkitektur

Det er Asplan Viak i Bergen som har planlagt rasteplassen, medan 3RW Arkitekter i Bergen har teikna servicebygget. Mesta har hatt byggeoppdraget for Turistvegprosjektet. Formann Trygve Eiken seier til Vegen og vi at det har vore tett kontakt med arkitekten under byggeperioden. Det har sjølv sagt vore fleire underentreprenørar i arbeid med ulike delar ved servicebygget, som kjem ut med ein kostnad på kring 1,8 mill. kr.

Eiken er sjølv frå Herand og legg ikkje skjul på at utforminga av byggverket har skapt debatt blant bygdafolket.

Nye planar

Med rasteplassen på Hereiane i

Jondal og ein noko enklare plass på Hesthamar i Ullensvang har rv. 550 Utne-Jondal fått status som Nasjonal turistveg. Under reiselivsprosjektet til Statens vegvesen på slutten av 90-talet blei det og bygt eit servicebygg ved båthamna i Herand, om lag midtvegs på strekningen.

Opninga blir markert med ei avduking på Hereiane 22. juni. Markeringa gir og ein fornya status av turistvegen langs rv. 7 mellom Steinsdalsfossen i Kvam og Halne på Hardangervidda. Det har vore fullført nokre mindre tiltak langs rv. 7 i Kvam og Granvin siste året, i tillegg til rydding av utsikt langs Hardangerfjorden. Det blir samstundes arbeid vidare med planlegging av fleire nye turistvegtiltak langs rv. 7, og seinare langs rv. 13 mellom Kinsarvik og Tyssedal på austsida av Sør fjorden.

Totalt har Turistvegprosjektet budsjettert med ein innsats på 120 mill. kr. til utvikling av den Nasjonale turistvegstrekninga i Hardanger. I tillegg kjem 50 mill. kr som er lagt ned i reiselivsprosjektet på 90-talet langs rv. 7 mellom Trengerid og Halne.



Arkitekt-ros

BERGEN: Turistvegprosjektet i Statens vegvesen blir i bladet Arkitektnytt framhevet som et eksempel på en god prosess mellom offentlig byggherre og arkitekt.

Det er leder for arkitektforeningen i Nord-Norge, Gisle Løkken som trekker fram samarbeidet med Statens vegvesen "som en lysende stjerne på er mørk himmel".

– De få gode forbildene som finnes må undersøkes og utvikles videre, skriver Løkken, som også nevner eksempler på dårlige byggeprosesser.

– Det finnes et hederlig unntak, som burde kunne bli eksempel-dannende for måten man skaper og håndterer arkitektur i offentlig regi på. Statens vegvesen og Nasjonale turistveger har kommet langt, og har klart å definere prosesser som har klare program mål, er resultatorientert, og samtidig har hovedfokus på arkitektur og landskap.

– Erfaringen er at når arkitekten får tillit i møte med en kvalifisert oppdragsgiver, så blir resultatet interessant og bra, skriver Gisle Løkken i Arkitektnytt.

Sykkelbane

Statens vegvesen bygger gang- og sykkelveg på en nedlagt jernbanestrekning på Minde i Bergen.

Geir Brekke

BERGEN: Opparbeidelsen av den 900 meter lange nye strekningen blir en forlengelse av dagens sykkelveg sørfra til Kristianborgvannet. I sør passerer syklistene gjennom en 23 meter lang kulvert

før de ruller inn på den nedlagte jernbanestrekningen. Planene for en ytterligere videreføring av sykkelvegen nordover i retning Danmarks plass er også undervegs. Sykkelvegen koster ca. 10 mill. kr, og inngår i en større kontrakt for ombygging av Søndre innfartsåre i krysset ved Minde alle, der det skal åpnes et toplanskryss med lokk i mai 2008. Dette prosjektet er ett av flere avlastningstiltak som Statens vegvesen gjennomfører før bybanen bygges i ett annet av gateløpene

mellom Fana og Bergen sentrum. Prosjektet er finansiert gjennom Bergensprogrammet for veg og kollektivtransport.

Det er stor sykkeltrafikk over Mindemyren, og den nye sykkelvegen vil stå ferdig i september i år. NCC er entreprenør for arbeidet.

Full kontroll: Kontrollingenør Tonje Vabø i Statens vegvesen på banelinjen skal bli sykkelveg til høsten. (Foto: Geir Brekke)



REPORTASJE

Klangeren av sikker tunnel

Under Dei Nynorske Festspela sin fjerde dag, står trompetisten Arve Henriksen i fotgjengerundergangen ved Morkåstunnelen og spelar inne i det lyssette mørket.

Wiggo Kanck

ØRSTA: I desember skal bilane dundra gjennom Morkåstunnelen nedanfor Aasen-tunet i Ørsta. Før den tid, 30. juni, set kor og musikarar kvarandre i stemne. Volda Vokal og koret Sirene frå Herøy skal utforske korklangeren i tunnelen, medan Erna Osland les frå boka si, "Tunnelkjøraren". Samtidskunstnaren Magne Aam vil og setje sitt preg arrangementet, som er namnsett til "Eiksund-samklangen".

Ramla i hovudet

Det er berre Dei Nynorske Festspela som har tunnelkonsert på programmet sitt. Og det er berre Dei Nynorske Festspela som har ein festspeldiktar som har skrive barnebok om ein tunnelkøyrar.

- Ideen om ein tunnelkonsert berre ramla ned i hovudet på oss. At tunnelen ligg rett utafor stuedøra vår, er slik flaks ein festspelarrangør må ha. Vi får ein flott konsertsal berre nokre hundre meter unna oss. Det har helt sikkert vore heldt tunnelkonsertar tidlegare, men ikkje så omfattande og variert som denne, seier programansvarleg for Dei Nynorske Festspela, Åshild Widerøe.

Entusiastisk

- Statens vegvesen har vore ein entusiastisk samarbeidspartnar frå første gongen dei fekk høyre om ideen. Eg veit at etaten, og dei som arbeider på Eiksundprosjektet, gler seg til å ta imot publikum til eit spanande arrangement i ein bilfri og sikker tunnel, seier Åshild Widerøe.



Tunnelkonsert: Byggleiar Lars Brautehaug opnar Morkåstunnelen for konsertpublikummet under Dei Nynorske Festspela i slutten av juni. (Foto: Wiggo Kanck)

Noko positivt

Byggleiar for Morkåstunnelen, Lars Brautehaug, gler seg til opplevinga laurdag 30. juni.

- Tunnelkonserten vert spennande og ikkje minst vert stunda ei stor utfordring for arrangøren og for oss som tunneleigar. Det har vore så mykje negativ fokusering på tunnelar den siste tida, at det er på tide med noko positivt om

ein viktig del av vegnettet vårt. Eiksundprosjektet stiller ein sikker tunnel til disposisjon for arrangøren, medan det er Dei Nynorske Festspela som er teknisk arrangør og som slik sett er hovudansvarleg for arrangementet, fortel Brautehaug.

Godt sikra

Dei Nynorske Festspela har innleia

samarbeid med politi og brannvesen. Dei er ikkje i tvil om at det er trygt å gjennomføre arrangementet. Så slik sett skulle meir enn alt vere i trygge hender.

- Vi skal sikre anleggsområdet og tunnelen. Eg veit at folk er nysgjerrige og mange gonger går sine egne vegar. Følgjer publikum merkinga og tek omsyn til våre anvisningar og følgjer skiltinga, er eg viss på

at vi ikkje skal oppleve uhell. Det kan vere lønnsamt å ta med ei ekstra jakke eller genser, eller kanskje eit godt pledd rundt beina eller skuldra. For det er gjerne kaldare inne i tunnelen enn utafor, seier Lars Brautehaug, som gler seg til konserten og som ikkje minst gler seg til å presentere ein trygg og sikker tunnel, som enno ikkje er kjøpreklar, men konsertklar!

Tøffe tak i fotball-VM

Det ble noen turer til legevakta, men alt i alt var årets vegmesterskap i Trondheim et strålende arrangement.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Under assisterende vegdirektør Kjell Bjørvigs beskyttende vinger ble årets VM en høyde; både sportslig og sosialt. Og for de trivelige trønderske arrangørene gjorde det heller ikke noe at det ble en skikkelig hjemmeseier i selve Herrefinalen. Sør-Trøndelag slo Stor-Oslo 2-0. I Damefinalen vant Region nord 1-0 over Sogn.

- Jeg registrerte at mange lag hadde høye sportslige ambisjoner. Så det var både skjemt og mye alvor under kampene på Lade, sier Lars Erik Damaas, selveste generalmajor for årets VM.

Han berømmer spesielt herrerne fra Øst-Finnmark for sporty innsats. De klarte nesten ikke å stille fullt lag, men endte med å slå de regjerende mestrene fra Molde ut av turneringen.

I det fine været ble det etter hvert mange slitne ben, og noen skader slapp man ikke unna. Verst gikk det utover den djerve trønderske prosjektlederen Harald Inge Johnsen, som måtte gipse foten. Men selvsagt stilte han sporty opp på banketten lørdag kveld. Turen og oppholdet på Munkholmen ute i fjorden ble et sosialt høydepunkt.

Og for flere enn én ble sommer nattens flanerier en minneverdig opplevelse ...

Fint driv: Sør-Trøndelags Camilla Svendgård fører an i kampen mot Stor-Oslo. (Foto: Mattis Myhre)



Årets snegle og Sidsel Kålås

■ Sidsel Kålås som er en dyktig og samvittighetsfull fagperson, måtte ta i mot Snegleprisen på vegne av Statens vegvesen. Det var antakelig ikke så veldig morsomt, men vi ser at hun smilte pent. Storsinnet gir hun uttrykk for at hun gjerne tar i mot innspill fra andre i arbeidet med støybegrensning. Det er flott!

■ Nå er det slik at bilparken vokser og den samlede hjulstøyen tiltar. Våre politikere interesserer seg lite i bevilgningssammenheng for dette. Etterslepet for tiltak er stort, og minimumstiltak har vært praksis. Mens dette er et stort og vanskelig problem å håndtere, vokser det nå frem et nytt, stort støyproblem. Tidligere ville folk ha biler og motorsykler som gikk stille. Nå er det blitt mote å montere løsninger som gir mest mulig motorstøy. Dette er et stort problem fordi det ikke bare er knyttet til hovedveger og fart, men dras inn i boligater hvor biler, motorsykler og mopeder bråker som anleggsmaskiner til alle døgnets tider. I tillegg kjører mange av de samme bilene rundt med musikkanlegg som får et vanlig hus til å vibrere. Dette problemet bør være løsbart fordi kjøretøyene ikke

er registrert som slike støyproducenter. Men spør man vegvesenet, så er svaret at det ikke er kapasitet til kontroll, og at dersom man kaller inn et kjøretøy, så skiftes lydanelaget midlertidig. Vegvesenet har altså gitt opp. Politiet svarer at de ikke har kapasitet til å kontrollere slikt. Og i hver fall ikke utenom hovedvegene. Kommunens miljømyndighet svarer at de kommer ingen veg med vegvesen og politi. Mens det tross alt, sprøytes millioner inn i støyskjerming fra hjultryk, så tar motorlyden igjen mer enn denne gevinsten. Dette er dårlig forvaltning, og dette må det kunne aksjoneres effektivt mot!

■ Hvorfor skal et relativt lite antall infantile trafikanter få ødelegge trivsel og helse langt inn i boområdene?

Gunnar E. Norby
Skien

Årets snegle: Leder for miljøseksjonen, Sidsel Kålås, mottok Støyforeningens sneglepris på vegne av Statens vegvesen.
(Arkivfoto: Hilde Marie Braaten)



TEA-registeret

■ - Den store frustrasjonen for mange kontormedarbeidere på trafikkskolene.

■ Etter snart to år med prøving og feiling må noen i Statens vegvesen snart ta ansvar.

■ Registeret ble innført sammen med at vi fikk ny læreplan, og ATL var positive til innrapportering av opplæringen.

Vi skjønnte fort at dataprogrammet som Statens vegvesen hadde kjøpt, ikke holdt mål.

ATL tok derfor kontakt med Statens vegvesen 19. mai 2005 for å komme med innspill for å få dette registeret til å fungere.

Etter flere purringer fikk vi et møte den 3. mars 2006 der Statens vegvesen la seg flate for kritikken vi kom med og erkjente at tjenesten ikke fungerte godt nok.

Selv om vi gang på gang fikk lovnader om at TEA-registeret skulle bli bedre, måtte ATL gå til det skritt å anbefale trafikkskolene å sende inn papirlister, slik at trafikkstasjonene selv måtte sitte og legge inn data i et program som ikke fungerte.

ATL har hatt flere møter med Vegdirektoratet om problemet, og i siste møte 6. mars 2007 ble det satt ned en arbeidsgruppe som hadde som mål å komme med en rask løsning for innrapportering i TEA-registeret.

Den 20. april kommer en mail om at de ikke vil sette i gang med å utvikle en systemløsning for TEA-innrapportering.

Det står også i mailen at ATL vil i løpet av kort tid få et orienteringsbrev om prosjektet som skal integreres med Au2sys, og er planlagt i løpet av 2009.

I skrivende stund har vi ikke fått noe orienteringsbrev. Jeg har også fått litt erfaring med fremdrift i Statens vegvesen sine dataprojekt. Så 2009, hmmm.

■ Hva er så problemet med TEA i dag?

Programvaren fungerer ikke. Systemet går tregt, og det er ikke tilrettelagt for å ta imot data direkte fra trafikkskolenes datasystem.

Flere kontormedarbeidere jeg har snakket med, sier de må bruke en halv dag for å få registrert 16 elever som har tatt Trafikalt grunnkurs. Trafikkskolene må ansette flere kontormedarbeidere eller jobbe mer overtid for å gjøre jobben vi er pålagt, og dette gjør førerkortet dyrere for elevene.

■ TEA har liten sikkerhet

Jeg kan gå inn å få personnummer og personopplysninger om alle som ligger i registeret. Håper at dette er rettet etter at ATL påviste denne svakheten i programmet.

■ Hva skal TEA-registeret brukes til?

Vi skjønner at innrapportering av Trafikalt grunnkurs gir grunnlag for Statens vegvesen til å sende ut brev om at det er lov å øvelseskjøre. Hadde det ikke vært en idé å heller la trafikkskolene utstede et bevis for dette?

Trafikkskolene må foreta 9 innrapporteringer for en elev som skal ta førerkort kl. CE. Hva bruker Statens vegvesen dette til?

■ Nytte - Kost?

Jeg går ut fra at Statens vegvesen har gjennomført en nytte-/kostanalyse før innføringen av TEA-registeret.

Hva er kostnadene av registeret så langt?

Hva vil kostnadene være for å få registeret opp å kjøre på en tilfredsstillende måte for alle parter?

En ting er helt klart at dette merarbeidet for trafikkskolene har ført til dyrere førerkort for våre elever.

■ Uansett hvem som klør seg i hodet av TEA-registeret, så må alle ha en fin sommer.

Tor Inge Soma
leder ATL

Rent mel – ikke bare i bilen

■ "Uheldigvis er personvern et fremmedord i enkelte av de statsorganene som samler inn, oppbevarer og bruker personopplysninger" skriver direktør i Datatilsynet, Georg Apenes i en kronikk kalt "Rent mel i bilen" i Dagbladet fredag 27. april. Norges Lastebileier-Forbund deler data-direktørens bekymring for personvernet når man ser på hva som foregår i samferdselssektoren.

■ Statens bruk av elektroniske hjelpemidler blir fremstilt som et tiltak for å forbedre servicen overfor trafikantene (les brukerne). Ofte er det også riktig. Det er liten tvil om at for eksempel elektroniske betalingsbrikker til bruk i bomstasjoner har medført en forenkling for trafikantene. En betalingsbrikke som AUTOPASS-brikken som kan brukes i alle bomstasjoner og riksveiferjesamband, er både nødvendig og ønskelig. Det samme kan sies om bruk av internett for å registrere biler, utfylling av blanketter og søke om både det ene og det andre.

■ Bruken av elektronikk i samferdsel er i skuddet også i EU, som har laget et direktiv om dette. I januar i år var det en høring i Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité om innføringen av EFC-direktivet 2004/52EF. Høringen var knyttet til et forslag fra stortingsrepresentantene Lars Sponheim og Borghild Tenden om gjennomgang av personvernet i samferdselssektoren. Stortingsrepresentantene Tenden og Sponheim ser faren med data i samferdselssektoren. Dessverre er det få andre som ser det. Bare KrF ga forslaget sin støtte. Regjeringen har riktignok bebudet at de vil opprette en personvernkomisjon, noe Venstre, så vidt vi vet, foreslo i fjor. Da var regjeringspartiene i mot. Det var vel feil parti som foreslo det...

■ NLF og mange med oss ønsker

teknologi som letter hverdagen, også i samferdselssektoren. Fornuftig brukt er teknologien til stor hjelp. For eksempel vil innføringen av EFC-direktivet være en fordel for næringstransporten da formålet er at man skal kunne operere med bare en betalingsbrikke uansett hvor man kjører. Det vil helt klart forenkle transportplanleggingen, bompengedem i n i s t r a s j o n e n og pengehåndteringen, foruten at det også vil ha betydning for trafikk-sikkerheten.

■ Utviklingen av informasjonsteknologi innen samferdselssektoren har imidlertid reist en rekke problemstillinger, ikke minst vedrørende personvernet. Det er problemstillinger knyttet til lagring, bruk av data og hvem som eier dem. Det burde bekymre flere enn Datatilsynets direktør at våre myndigheter tar så lett på både innsamling, bruk og lagring av data fra trafikantene. Det siste nå er at kontrollører i Statens vegvesen bruker scanningsutstyr og sentrale registre for å se om en eventuell forseelse skal medføre mer enn tilsnakk der og da.

■ Elektroniske hjelpemidler gir mange muligheter. Og kreative ingeniører finner alltid nye måter å bruke elektronikken på. Kom med et ønske, vi innfrir det, synes å være mottoet. Og er behovet ikke til stede, ja, så skapes det. Vegdirektoratet vil for eksempel at alle Norges 2,5 millioner kjøretøy skal ha ID-brikke (AutoPASS-brikke) for betaling i alle bomveianlegg og andre betalingsautomater i hele landet. Slik brikke finnes allerede i 1,1 millioner biler, busser og lastebiler. I tillegg til bruk i bomveianlegg har vi forstått at Vegdirektoratet tenker seg at betalingssystemet kan benyttes i parkeringsanlegg, på bensinstasjonene, til adgangskontroll for biler, og eksempelvis til betaling i

drive in-sluser hos McDonalds. Ikke bare skal kjøringen vår registreres, men også at vi vil ha en hamburger og cola.

■ NLF er sterkt skeptisk til at elektronikk, for eksempel en AutoPASS-brikke, skal kunne brukes til andre ting enn det den er ment til. De aller fleste av oss bruker sporbare kort av ulik type allerede, men det er klart at en brikke som brukes "overall" vil gjøre det enklere å sammenstille og (mis)bruke informasjon. Da hjelper det ikke at vi "har rent mel i bilen". Da må vi ha "rent mel" over alt. Og for mange er det en besnærende tanke. Men det er også betenkelig, ikke minst hvis det er statlige organer som er pådrivere for at "en brikke" skal kunne brukes til å registrere alt - fra vugge til grav. Også feiltrinn mange angrer bittert på. Og bak ligger alltid redselen for hvor og når man vil få feiltrinn presentert.

■ Dette er å male en viss mann på veggen, vil mange si. Det kan da umulig være så farlig. Jo, det er faktisk farlig. Og enda farligere er det at politiske partier og statlige organer ikke er så opptatt av det. Datatilsynet trenger både mer ressurser og et oppdatert lovverk. Det hjelper lite med en vaktbikkje som Datatilsynet er, når de som kommer med kjøttbeina, skraper kjøttet vekk før bikkja får beinet.

Adm. direktør Gunnar Apeland,
Norges Lastebileier-Forbund
(NLF)

REPORTASJE

Drømmepensjonisten

Sivilingeniør Torfinn Knotten er 66 år. Nå er han nyansatt i Statens vegvesen.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Mange i Vegvesenet velger å gå over i pensjonistenes rekke når de er 62 eller 64 år. Men nå lyder signaler fra oven om at folk skal stimuleres til å bli lenger i jobben. Slik sett framstår Torfinn Knotten som den reneste drømmepensjonisten:

Gavepakke

Nylig ble han rekruttert til Vegvesenets bru- og ferjekaiseksjon i Region midt. I 60 prosent stilling stiller han sine kunnskaper innen brubygging til disposisjon for etaten og bidrar samtidig i kompetanseoverføring til unge, nyutdannede medarbeidere.

Knotten jobbet i Statoil som kontraktsleder ved forskningssenteret i Trondheim da han ved fylte 60 år fikk et tilbud om gavepakke: Han kunne gå av med pensjon og heve 66 prosent av lønna si fram til han ble 67.

- Det sa jeg selvsagt ja til. Så nå har jeg rehabilitert hus, bygget garasje og pusset opp til sammen fem bad i tillegg til dyrking av mine mange hobbyer. Men nå i vinter fikk jeg høre at Statens vegvesen jaktet etter folk med kompetanse innen brubygging. Det vekket til live sterke følelser hos meg. Jeg har nemlig alltid vært fascinert av bruer og konstruksjonsteknikk, forteller Knotten, som nå sittet fordypt i viktige oppgaver knyttet til ei ny firefelts bru som skal bygges over Nidelva i Trondheim.

Daterevolusjon

Han har en lang fortid som bruspesialist. Fra 1967 var han ansatt fire år i Statens vegvesen, og jobbet



Nyansatt: - Dette er nesten som en hobby, sier 66 år gamle Torfinn Knotten, som stortrives på sin nye arbeidsplass. (Foto: Knut Opeide)

blant annet med Sotrabrua og Efjordbruene i Nordland. Senere jobbet han ti år med bruer hos konsulentfirmaet Reinertsen, og han har vært bruspesialist to år i Afrika og ett år i Iran.

- Rent faglig har det vel ikke skjedd all verden innen brukteknologien de siste tiårene, men det har

vært en rivende utvikling i bruken av dataverktøy og andre hjelpemidler. Så her er det mye nytt å sette seg inn i for en som lærte å tegne og beregne bruer med blyant, linjal og regnestav.

- Jobber lurere

Den ungdommelige og særdeles

spreke 66-åringen sier at hans nye jobb i Vegvesenet nesten er som å utøve en kjær hobby. Likevel er han opptatt av at reglene for pensjonister som ønsker å jobbe ikke er helt til å forstå seg på. Når han blir 67 vil han nemlig bli trukket i pensjonen hvis han fortsetter å jobbe for Statens vegvesen.

Torfinn Knotten har også sin klare mening om eldre arbeidstakers sterke og svake sider:

- Vi eldre jobber kanskje lurere enn de unge fordi vi har mer erfaring, men vi er nok ikke like raske og effektive. Alt i alt er nok 40-åringene de beste arbeidstakerne, slår han fast.

Kjappere til Koboltgruvene

Fra slutten av august 2007 kommer du deg kjappere til Koboltgruvene med turistbuss når du besøker Blaa-farvemarket i Modum.

Kjell Wold

MODUM: Da behøver du ikke omvegen om Vestre Spone for å se gruvene der blåfargen ble hentet ut bare sju kilometer unna. Om drøye to måneder åpner nemlig nye Haugfoss bru over elva Simoa, fra rv. 287 og en ny trase av fv. 146 på om lag 350 meter.

Gamlebrua av tre ved den vakre Haugfossen 400 meter lenger ned blir samtidig stengt for all biltrafikk og vernet som en del av Blaa-farvemarkets anlegg. Nybrua gjør andre del av turistattraksjonen i midtre Buskerud raskere og enklere tilgjengelig for alle typer besøkende fra høsten av. Gamlebrua blir fortsatt farbar for to og fribente og syklist.

Nybrua på 75 meter har tre spenn med lengste spenn på 28



Ny bru: Ny og bedre veg til Koboltgruvene i Buskerud i august, lover byggeleder Svein Fossen i Mesta t.v. og prosjektleder i Statens vegvesen, Arve Løvberg. (Foto: Kjell Wold)

meter. Mesta bygger brua og 350m veg som totalt vil koste 16,5 millioner kroner.

- Mudre- og pelearbeidene i elva har vært den største utfordringen, sier Svein Fossen i Mesta.

- Vi er et par uker forsinket siden starten i november i fjor, men holder kostnads-kalkylene fint, sier prosjektleder i Statens vegvesen, Arve Løvberg.

Følger opp varslere

Varslere garanteres anonymitet når Statens vegvesen Region øst nå oppretter nå et system for å følge opp ansattes mistanker om triksing med etatens penger.

Håkon Aurlien

HAMAR: - Vi har et system basert på tillit og tillit kan misbrukes. Det er viktig at mistanker kommer opp på bordet så tidlig som mulig, sier Rolf Wright Hagen som er oppnevnt som "kontaktpunkt" for varslere.

Region øst er først ute i Vegvesenet med å opprette en varslingsordning. Ansatte som ser tegn på mislighold til personlig vinning eller til feil formål oppfordres til å vise ansvar og si ifra slik at mistanken kan bli bekreftet eller avkrefret.

- Jeg må vite hvem tipsene kommer fra, men det er de funnene jeg



Anonymitet: Rolf Wright Hagen er "kontaktpunkt" for ansatte i Statens vegvesen Region øst som har mistanke om økonomisk triksing. Han vil være den eneste som kjenner varslernes identitet. (Foto: Håkon Aurlien)

gjør som avgjør om vi for eksempel skal sette i gang en granskning. Hvem tipsene kom ifra vil ikke være del av rapporteringen, sier Wright Hagen.

Han har rollen ved siden av jobben som hovedkoordinator for interntrevisjonen i Region øst. I år

blir seks økonomiske "objekt" kontrollert "fra A til Å".

- Kunnskap om at pengebruk blir etterkontrollert er viktig for å forhindre misbruk. Innføringen av varslersordningen er en ytterligere skjerpelse, sier Rolf Wright Hagen.

TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Stein Johnny Johansen ■ ALDER: 45 ■ STILLING: Utbyggingssjef
■ BOSTED: Tromsø ■ SIVILSTATUS: Ugift ■ AKTUELL SOM: Fersk utbyggingssjef

Uredd og tydelig

Han snakker så folk forstår det, og har aldri vært redd for å gi uttrykk for sine ofte kontroversielle meninger. Region nord har fått et friskt tilskudd til ledergruppa.

Giselle Jensen

TROMSØ: Sivilingeniøren Stein Johnny Johansen har vist stor appetitt på titler og posisjoner. Det er bare dager siden han startet som utbyggingssjef i Region nord, et drøyt år etter at han sa fra seg jobben som distriktssjef i Midtre Hålogaland. I mellomtiden har han fullført en master på BI og vært innom Vegdirektoratet. Johansen har vært utbyggingssjef tidligere også, i Troms fylke fra 98-2002. Han har selv sagt gått karrierestigen som prosjektleder og ett år som seksjonsleder. Det som skiller han fra majoriteten er årene som konsulent hos Barlindhaug i Tromsø.

- Jeg har jobbet i to perioder hos Barlindhaug, først rett etter NTH fra 91-94. Senere var jeg tilbake i 97-98, forteller han.

Hvorfor utbyggingssjef?

- Det er interessant å jobbe på dette nivået, det er noe jeg ikke har gjort før. For meg er det et viktig poeng, sier han med et lurtt smil. Stein Johnny møter verden et sted midt mellom spøk og alvor, det litt lure smilet er aldri langt unna. Men når han snakker om vegene i Nord-Norge tar likevel alvor over.

- Jeg vil gjerne være en pådriver til å utvikle vegnettet i nord. Det betyr at vi må fremskaffe gode nok beslutningsgrunnlag og foreslå de riktige prioriteringene, sier han.

- Men vi må ikke utvikle så mye at vi ikke kan følge det opp. Det er helt avgjørende at vi sikrer oss penger til vedlikehold når vi bygger ut.

Økt fokus på brukerne

- Som distriktssjef var det aldri en dag uten direkte kontakt med trafikantene, kundene våre. De ringer, skriver og kommer på besøk for å fremme sine ønsker og krav. En gang summerte vi ønskelisten fra innbyggerne i Midtre Hålogaland distrikt og fant at det ville koste 5 milliarder kroner å innfri den, forteller han.

- Selv om det var helt utenfor rekkevidde er det utrolig viktig at vi vet hva folk tenker og har behov for. Her kan vi bli mye bedre ved å systematisere observatørrollen

gjennom hele organisasjonen. I Vegvesenet er det en tendens til å holde dårligere kontakt med brukerne jo lengre fra distriktene vi kommer, slår han fast.

- Vi har lett for å tenke ovenfra og ned. Når vi planlegger må vi tenkte nedenfra og opp, utdyper han.

Vil investere i Finnmark

- Det er stort politisk fokus på nordområdene. Da har vi en viktig oppgave i å synliggjøre at gasseventyret ikke vil ta av dersom infrastrukturen ikke er på plass. Vi må skaffe aksept for at utbygging av olje og gassanlegg i Barentshavet forutsetter at hele transportsystemet, deriblant vegnettet bygges ut. Satsing i nordområdene betyr satsing på vegnettet, sier utbyggingssjefen bestemt. Han understreker Kirkenes sin betydning som grenseby mot Russland.

- Nærområdene i Barents byr på flere mennesker enn Norges befolkning, påpeker han og forteller at han ikke er fremmed for å investere på vegnettet i Russland for å øke trafikksikkerheten over grensen og skape gode forhold for godstransporten.

Fiske undervurdert

Et annet prosjekt som tenner engasjementet hos Johansen er tanken på vegutbygging til kystsamfunnene.

- Vi må skaffe gode transportårer for fisken. Kysten må kobles til E6 og vegovergangene til Sverige og Finland, sier han. Og forteller hvor frustrert han er over den manglende forståelsen på Østlandet for betydningen av fiskerinæringen for hele Norges økonomi.

- Hva fiskerinæringen og oppdrettsanleggene skaper av eksportverdier er ukjent for mange. Da blir det vanskelig å argumentere for betydningen av stabile transportløsninger fra kysten og inn mot markedene. På Østlandet er det trafikk tettheten som veier tyngst i prioriteringen av utbyggingssjefen. Langs kysten kan de økonomiske verdiene på hver enkelt bil være enorme, men det er likevel god plass mellom bilene på vegen.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Summen av et tidvis komplisert trafikkbilde, mangler på vegnettet og at vi mennesker gjør feilvurderinger.

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

Gi publikum det de vil ha så lenge det ikke er i direkte strid med lover og regler – og selvfølgelig innenfor realistiske økonomiske rammer.

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

Svarer vanligvis ikke på hypotetiske spørsmål. Dessuten er en dag kort tid. Men kanskje jeg tar en fleksidag og drar på laksefiske.



Kritisk: Han stiller spørsmål ved om samfunnet bør betale for økt sikkerhet i tunnelene, eller heller bruke pengene på mer sikkerhet på vegene generelt og i rasfarlige områder spesielt. (Foto: Giselle Jensen)

LØSGRUS

HVA SKJER?

14. JUNI/SENJA

■ Åpning av tiltakspunkt på Tungeneset på fremtidig nasjonal turistveg Senja.

14-15. JUNI/TAUTRA

■ Naturmiljøseminar, økologiske konflikter langs eksisterende vegnett.

22. JUNI/HARDANGER

■ Nasjonal turistveg Hardanger - Rv. 550 får status som nasjonal turistveg, rv.7 får fornyet status.

18-20. JUNI/AALBORG

■ Europeisk ITS-kongress

19-20. JUNI/OSLO

■ Byutviklingskonferanse – fremtidens byer

29. JUNI/FÅBERG

■ Første spadetak på ombygging av rv. 255

29. JUNI-1. JULI/TROMSØ

■ Nord-Norsk bygg og anleggsmesse

28-29. AUGUST/HAUGESUND

■ Norvegkonferansen

Vet du om noe som skal skje? Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no

HVEM HVA HVOR?

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



NORSK VEGMUSEUM

Bildet i forrige avis er fra Romnes kirke i Ulefoss, Nome kommune i Telemark. Fra vegen til Romnes brygge med Stangefjell i bakgrunn. Kirken er fra slutten av 1100 tallet, melder Per Nykås.



LØST OG FAST



Kambulanse

Fra nyttår i fjor bestemte Statens vegvesen at norske ambulanser skulle være gule. Hensikten var å gjøre dem mer synlige ute i trafikken. La dette bildet fra rv. 213 ved Brøttum syd for Lillehammer 17.mai

være unntaket som bekrefter regelen. Den nye ambulansfargen glir rett inn i landskapet og det er grunn til å glede seg over at internasjonale regler sikrer at baklysene fortsatt er røde. (Foto: Håkon Aurlien)



Bulken ligg tett med E16 ved utløpet av Vangsvatnet i Voss i Hordaland. Ski-interesserte kjenner sikkert til at Bulken har hatt gode langrennsløparar, med Kristen Skjeldal som den mest kjende. Namnet Bulken kjem ikkje av høg frekvens på karos-

seriskadar på E16 forbi plassen. Bulk tyder derimot jordrygg eller haug, går det fram av heftet "Stadnamn på Voss" som professor Leif Heggstad utga i 1949, ifølgje Gunnar Dagestad ved kulturavdelinga i Voss kommune. (Foto: Geir Brekke)

Her om dagen

Den ærverdige Gamle Bybro i Trondheim er nok Norges mest fotograferte. Nå skal Statens vegvesen bygge ei ny bybro lenger nede i Nidelva. (Foto: Knut Opeide)



UNORMALER

67



Snurrig i Drammen: Rekk opp hånda den som skjønner at dette er et vikepliktskilt. (Foto: Knut Opeide)

På en snurr

Nå tror du kanskje vi skal raljere med de to capsklede guttene som kjører mot hverandre, men nei. Det er en helt annen og svært alvorlig feil med dette skiltet, som står like ved en sykkelveg sentralt i Drammen: Det øverste skiltet er nemlig et vikepliktskilt som er snudd på hodet!

- Tvil og misforståelser om vikeplikten avler stygge trafikkulykker. Her har skiltoppsetterne fått med seg to riktige skilt for å gi trafikantene på denne vegen den viktige beskjeden om at de har vikeplikt for kryss-

sende sykkeltrafikk både fra høyre og venstre. Men vi gjetter på at oppsetterne ikke helt har skjønnet poenget med dette skiltet. Kanskje var de på en snurr og trodde det var et fareskilt de skulle sette opp for å advare mot skumle syklist, sier Vegen og vi's unormale jury i en spekulativ uttalelse. Juryen bemerker at dette omsnudde skiltet nok kan ligne på et fareskilt, men at budskapet i så fall vil være "Ingen fare" siden det ikke er noe symbol inne i trekanten som angir farens art.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

- Daglig kjeft blir en vane

- Daglig kjeft er en vane vi har lært oss å leve med. Det sa tillitsvalgt Torill Aschim ved Biltilsynet i Asker og Bærum til Vegen og vi for 20 år siden. Under tittelen "Het sommer i Biltilsynet" brakte bedriftsavisa en større reportasje

om frykt for kø og kaos i forbindelse med ferieavviklingen.

- Våre problemer blir ikke tatt på alvor av overordnede myndigheter, lød hjertesukket fra skrankepersonalet.