



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Økt vegbredde bedrer sikkerheten på rv. 3 i Østerdalen. 90-sonen kan også bli fjernet.

SIDE 4

UTBYGGING:

Om 3-5 år kan bilen bruke 1 time på 7-8 km fra Stavanger til Forus i rushtiden.

SIDE 8

TEKNOLOGI:

Statens vegvesen øker fokuset på kvalitetskontroller for å bli en bedre bestiller.

SIDE 10

Dyrt med gode tider

LEDER SIDE 2

Nytter å si ifra

Det nytter å si ifra, viser en evaluering av trafikk-sikkerhetsprosjektet i den videregående skolen.

SIDE 6



Storløft på Jernbanetorget

Om eit år står Jernbanetorget i Oslo fram i ny drakt og prakt for dei som reiser med buss og trikk.

SIDE 12-13

Lavere fart - mindre støv

Redusert fart demper støvplagene. Det viser forsøkene med miljøfartsgrense i hovedstaden.

SIDE 14-15

Sterke minner

Bård Bårdløyen (bildet) tar vare på minnene etter kona Ragnhild og de to sønnene, som omkom da hun sovnet bak rattet og kolliderte på E6 i Gudbrandsdalen.

SIDE 23



Mobil hjelper: Blinde Arvid Øyan blir varslet via mobiltelefonen når bussen han skal ta dukker opp. (Foto: Steinar Simonsen)

Nytt system varsler blinde

To minutters varsel. Med førerhunden Kera har Arvid Øyan hjulpet Statens vegvesen med å teste ut et system som hjelper blinde både med å finne rett buss og gå av bussen på riktig holdeplass - ved hjelp av noen enkle tastetrykk på mobiltelefonen.

SIDE 11

Prissjokk på ny bru i Trondheim

Tilbudsåpningen på ny bru over Nidelva i Trondheim avdekket et gryende problem i anleggsbransjen. Bare én entreprenør leverte pris og den er nær dobbelt så høy som kostnadsoverslaget prosjektleder Harald Inge Johnsen (bildet) forholdt seg til.

SIDE 7



DAGSORDEN

Dyrt med gode tider

LEDER

Helge Rong

■ Noreg går så det susar for tida. Sysselsetjinga er rekordhøg, med ei arbeidsløyse på berre drygt to prosent av arbeidsstokken. Dei store entreprenørbedriftene har mange oppgaver og lita eller ingen tilgong på ny arbeidskraft. Fot tida arbeider mange med utanlandsk statsborgarskap i bygg- og anleggsbransjen. På nokre av veganlegga til Statens vegvesen kan ein høyre mange ulike språk.

■ Når ordrebøkene er fulle vil det syne seg i prisane ein leverer på utlyste jobbar. I den grad ein vil ha oppgåvene. Den siste tida har ein sett mange døme på at det berre kjem inn eit tilbod på vegprosjekt. Prisane er samstundes langt høgare enn kva Statens vegvesen har rekna seg fram til at prosjektet vil koste. Utbyggingssjef Kjartan Hove i Region vest meiner prisnivået no er ute av kontroll. Han meiner og at Statens vegvesen har treft godt med sine kostnadsoverslag, men at den vetle konkurransen som er i dagens marknad gjer at prisane blir langt høgare enn overslaga syner.

■ Entreprenørmarknaden i Noreg har ikkje mange aktørar. Mange av dei er og skulda for prissamarbeid og marknadsdeling i ei sak Regjeringsadvokaten no er i ferd med å sjå på. Mange av oppgåvene med vegbygging her i landet er for små til at store europeiske selskap finn dei interessante. Difor treng ikkje selskapa som er etablert i Noreg ta omsyn til desse.

■ Det er berre eit tidsspørsmål før høge prisar gjer seg utslag mange ikkje voner vil kome; prosjektet vert utsett på ubestemt tid. Slike svingingar har ein sett før, og i andre land som til dømes Danmark. Alle prosjekt som er handsama av Stortinget og der kostnadane ser ut til å verte meir enn ti prosent over det politiskarene slutta seg til, må attende til politisk handsaming. Slik marknaden er må noko gjerast, men det er ei politisk avgjerd, tufta på innspel frå gode fagfolk. Ein kan nok frykte at ein eller fleire plassar i landet blir nokon skuffa fordi vegutbetringa ein har venta på vert utsett.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Kjell Bjørvig, vegdirektør

Gresset er grønnest der du er, bare du husker å vanne det.

Kampen om rekruttene

Alle store organisasjoner har i dag fokus på rekruttering og kompetanseutvikling. Det er en kjensgjerning at Statens vegvesen har en stor andel arbeidstakere i aldersgruppen 50+, og at nesten tusen ingeniører og sivilingeniører må erstattes i løpet av de neste 10-15 årene. Er vi godt nok forberedt på denne utfordringen, og har vi virkemidler som gjør at vi er konkurransedyktige i kampen om rekruttene? For kamp blir det når vi vet at både entreprenører, rådgivere og ikke minst andre etater og store utbyggingsselskaper er i samme situasjon som oss. Vi vet også at antallet studenter med relevant utdanning har vært og vil trolig også være synkende i de nærmeste årene.

Hva er de viktigste virkemidlene våre, hva er våre sterke sider og hva må vi skjerpe oss på for å sikre at de store utfordringene vegetaten står overfor blir løst med like god kvalitet og minst like effektivt som hittil? Jeg tror at våre sterke sider nettopp ligger i de oppgaver vi er satt til å løse som ikke bare er interessante og utfordrende og har stor betydning for samfunnets utvikling, sikkerhet og miljø, men også at vi har lang tradisjon for å gi ansvar og tillit til unge medarbeidere. Det er samtidig viktig at nye medarbeidere får god veiledning fra våre mest erfarne fagfolk og at de følges godt opp fra sin nærmeste leder. Vi må også ha et våkent øye for at unge mennesker i etableringsfasen har et behov for fleksible løsninger med henhold til arbeidstid og fravær fra hjemmet når de for eksempel har omsorg for små

barn. Her må vi bli mer åpne for bruk av hjemmekontor og andre løsninger når det gjelder arbeidstid- og sted. Selvsagt må vi også tilby konkurransedyktig lønn, men samtidig erkjenne at vi ikke fullt ut kan konkurrere med private bedrifter. Det er derfor viktig å ha et bredt tilbud med henhold på kompetanseutvikling og deltakelse i faglige kurs og konferanser. Unge medarbeidere må også gis anledning til å delta i internasjonalt arbeid og få trening i å fremføre presentasjoner på konferanser og kongresser.

Vegvesenet har et omfattende samarbeid med andre nasjoner både i Norden, i Europa og land i andre verdensdeler (Tanzania, Zambia, Botswana, Chile og Minnesota i USA). Jeg tror mange vil se det som svært spennende å bli involvert i dette arbeidet.

Vi må også utvikle det regionale samarbeidet i etaten slik at kompetente medarbeidere får utfordringer i andre regioner enn der de er formelt ansatt. Vi må også støtte fagnettverk som er under utvikling og spesielt det nasjonale ungdomsnettverket PUMA som er viktig som en kanal for å få frem de unges synspunkt på etatens utvikling og utfordringer.

Et klokt ordtak sier at: "Gresset er grønnest der du er, bare du husker å vanne det". Skal vi få unge medarbeidere til å komme til etaten og til å bli, må vi gi utfordringer, tillit og utviklingsmuligheter. Bare da kommer vi godt ut av rekrutteringskampen.

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.

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



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

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 2. oktober kl. 13.00. Neste utgave kommer 18. oktober 2007

KRONIKK

MANGLER PENGER ■ Dagens bevilgninger gir oss ikke muligheter til å utbedre ulykkespunktene etter en helhetlig plan.

Om gleder og bekymringer

■ "Se alltid lyst på livet", synger Lillebjørn Nilsen. "La aldri en god bekymring gå fra deg", sier min venninne. Vi som har levd opp med Sørlandspietisme, har god trening i å være bekymret. Men vi har også lang tradisjon for å se lyst på livet, søke lykken på sjøen og utforske fremmede kontinenter.

■ For tiden er det flere forhold som gjør at vi ser lyst på det her sør. Ny 4-feltsvei er under bygging mellom Grimstad og Kristiansand, nytt Teater- og konserthus for Sørlandet skal bygges i Kristiansand, og Høyskolen i Agder har fått universitetsstatus. Næringslivet blomstrer.

■ Men vi i Statens vegvesen merker også den høye aktiviteten ved at det er økt press og forventninger fra kommuner og private aktører når det gjelder å gjøre ønskede nyetableringer mulig, både innen næringslivet og på boligfronten. Selvsagt ønsker vi å bidra. I kommunene langs kysten, med høy befolkningskonsentrasjon og vekst, blir vi og den enkelte kommuneadministrasjon nærmest drevet fra skanse til skanse av ivrige utbyggere. I innlandet er næringslivet også svært opptatt av veg. Ordføreren i Iveland har som hovedansvarlig å få til en løsning på en en-feltsvei, som både tilfredsstiller to bedrifters behov for å frakte produktene med store trailere, og som imøtekommer småbarnsforeldres krav til trygg skolevei.

■ Trafikksikkerhet opptar oss alle. Aust-Agder har så langt i år, hatt 8 dødsulykker med til sammen 10 døde. Vi kan derfor ikke bare se lyst på livet. Det er tvert i mot stor grunn til bekymring. Arbeidet med trafikksikkerhet er alltid høyt oppe på dagsordenen. Vi arbeider systematisk for å kartlegge hvilke faktorer som kan ha medvirket til de alvorlige ulykkene. I 2006 hadde vi i Region sør 56 dødsulykker. Som kjent er flere faktorer medvirkende til ulykkene. Feil eller mangler ved trafikantens handlinger er nesten alltid inne i bildet, 97 prosent av dødsulykkene. Vegen eller vegtrafikksystemet er en medvirkende faktor i 60 prosent av dødsulykkene, og mangler ved kjøretøyet i 33 prosent av dødsulykkene.

■ Vi arbeider også for å begrense skadeområdet. Analysene viser at skadeområdet i 67 prosent av dødsulykkene i Region sør kunne ha vært begrenset hvis vegen og området langs vegen hadde vært bedre. Midtrekkverk/middeler



Farlig sideareal: Dype grøfter og fjellknauser som stikker ut kan medføre at et lite feilskjær bak rattet kan få alvorlige følger. (Arkivfoto: Knut Opeide)

KIRSTEN LINDEBERG



■ **HVEM:** Kirsten Lindeberg er distriktssjef i Statens vegvesen, Aust-Agder distrikt.

kunne ha redusert skadeområdet i 33 prosent av ulykkene, og midtrekkverkets betydning er helt riktig blitt satt på dagsordenen av media og pårørende den senere tid. Å etablere midtrekkverk er imidlertid en kostbar løsning. Vegen er som oftest for smal til at det bare kan settes opp, slik at det kreves store fysiske tiltak for å få det til.

■ Minst like viktig er det å fokusere på mangler ved sideterrenget.

Utforkjøringsulykker er like hyppig forekommende som møteulykker. Farlig sideterrenget som fjellknauser, trær og stubber, mur, dype grøfter, manglende rekkverk m.m. har i 32 prosent av dødsulykkene hatt stor innflytelse på skadeområdet. Mange av manglene som avdekkes, kan avhjelpest ved billige løsninger og krever heller ikke omfattende analyser. Vi har milevis med veg som mangler eller har dårlige rekkverkløsninger. 30 prosent av dødsulykkene har sikt-hindring som medvirkende årsak. Rydding av trær, busker og kratt langs veg og i kryss er et effektivt og rimelig tiltak.

» **Rammene våre blir ikke kompensert for prisstigning, og vi har avlyst viktige tiltak fordi selv laveste bud fra entreprenørene ble for kostbart for oss.**

■ Følgelig ønsker vi oss større bevilgninger, øremerket til trafikksikkerhetstiltak. Det vil gi oss

mulighet til å utbedre ulykkespunktene etter en helhetlig plan. Dagens bevilgninger gir oss ikke anledning til det. Det høye aktivitetsnivået i næringslivet gjør det ekstra ille. Rammene våre blir ikke kompensert for prisstigning, og vi har avlyst viktige tiltak fordi selv laveste bud fra entreprenørene ble for kostbart for oss.

■ Hanekleivtunnelen har satt sikring av tunneler og rassikring på dagsordenen, og medført tilleggsbevilgninger. Helt på sin plass. Samtidig er vi blitt pålagt flere arbeids- og kostnadskrevende oppgaver knyttet opp mot tunnel-drift, som skal belastes innenfor våre ordinære budsjetter. Ingen er blitt drept som følge av ras i tunneler i perioden 1985 – 2005. Men i det samme tidsrommet har over 6000 personer omkommet på norske veier.

■ Det er svært viktig at ulykker analyseres.

For et distrikt er det slik at selv der vi vet hva slags tiltak som skal settes inn, har vi nesten ingen ressurser å prioritere til dette. Det er vår store bekymring.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Demokraten

Bekymret over kutt

Må Statens vegvesen kutte enda en gang i riksvei 108-prosjektet er Glomboveien fra FMV til Rød neste salderingspost.

- Skremmende, sier Ann Kristin og Jo Wang i Rødveien til Fredrikstadavisa Demokraten. 10. oktober vil veimyndighetene bli presentert for et nytt, oppdatert kostnadsoverslag for Kråkerøyforbindelsen.

Hallingdølen

Bygg tunnelar!

To korte tunnelar ville fjerne to livsfarlege punkt på riksveg 7 – ein mellom Kjerringvika og Bromma, ein gjennom Beiakleivi. Kvifor blir ikkje tunnelane berre bygd? På nytt har riksveg 7 kravd menneskeliv. Nyleg omkom ein sjåfør då bilen hans kolliderte med ein trailer i Beiakleivi i Nes, skriver avisa i en leder.

Romsdals Budstikke

- Liv på spill

- Nedslitt asfalt og pøsregn er en farlig blanding. Nå viser også undersøkelser i Statens vegvesen at forhold ved veg og føre spiller inn ved 37 prosent av dødsulykkene.

- Nå må bevilgningene økes. Hvis ikke vil vegstandarden forverres, og flere liv settes på spill, skriver Romsdals budstikke på lederplass.



Stavanger Aftenblad

Ta grep

Det er bekymringsfullt at Vegvesenet ser ut til å ha problemer med å gjøre sin del av jobben, nemlig å få planene klar til politisk behandling tidnok til at Stortinget kan ta dem med i neste revidert veiplan. Vi går ut fra at det nå tas grep for å drive fram planene for Gandsfjordbrua, slik at den kan stå ferdig i første veiplanperiode, dvs senest 2014, skriver Stavanger Aftenblad på lederplass.

Finnmarken

25 mill. til turistveg

I 2012 åpner den nasjonale turistveien mellom Gornitak og Hamningberg. Før den tid skal Statens vegvesen svi av 25 millioner kroner. Pengene skal først og fremst brukes på rasteplasser som kan styrke opplevelsen av arktisk natur.

TRAFIKKSIKKERHET



Opnar snart

■ ■ Prosjektleder Lars Magnar Røneid (biletet) i Statens vegvesen og kollegene hans kan sjå fram til opning av den nye rv. 617 Måløy-Raudeberg i Sogn og Fjordane 19. oktober. Den tidlegare smale og rasfarlege pendlarvegen blir no sikra med tunnel og tofeltsveg, til ein kostnad av 113 mill. kr, med 2 års byggjetid. (Arkivfoto: Geir Brekke)

17 bilbelteløse

■ ■ 17 førere i Ringsaker startet sist helg med et gebyr på 750 kroner for manglende bilbeltebruk. I en storkontroll midt på dagen ble 404 førere sjekket, og 17 bøter var ikke mange rent statistisk. - Men for oss er det 17 for mange. Alle skal bruke bilbelte, sa kontrollleder Arne Granrud i Statens vegvesen til Hamar Dagblad.

TRAFØEN blir

■ ■ Trafikksikkerhetsprosjektet TRAFØEN ved Skandinavisk Trafikksenter i Sørlandsparken utenfor Kristiansand blir nå et permanent trafikksikkerhetsprosjekt. Det har hovedutvalget for samferdsel i Vest-Agder fylkeskommune vedtatt. TRAFØEN ble åpnet i mars 2005 og har vært hyppig besøkt siden starten.

Farlege markeringar

■ ■ Ulykkesanalysegruppa i Region vest skal no sjå nærare på spørsmålet om uformelle minnemarkeringar på vegnettet etter at det har skjedd ein dødsulykke på staden. I den seinare tid har Statens vegvesen opplevd at slike markeringar skapar farlege situasjonar. Dei som tek del i markeringa blir ståande veldig utsett og trafikken stoggar opp.

Over 500 000 prikker

■ ■ Det er nå delt ut 504 479 prikker totalt siden ordningen med prikkbelastning ble innført. 136 personer har 8 prikker eller flere. Av disse har 26 fått inndratt eller beslaglagt førerkortet. 97,5 prosent av alle prikker er delt ut i forbindelse med for høy fart. Flest prikker er delt ut i Romerike distrikt, som har nesten 50 000 prikker. Hordaland har nesten 38 000 prikker, mens det er delt ut 36 000 prikker i Vestfold.

Anmeldt i tungkontroll

■ ■ En lastebilsjåfør ble anmeldt da han sist uke ble stanset ved Husum kontrollstasjon med en helt blank ferdsskriverskive. 74 tunge kjøretøy ble stanset i kontrollen og av disse fikk seks tekniske mangellapper. Fem førere måtte sørge for bedret sikring av lasten før de fikk kjøre videre og tre fikk overlastgebyrer.

Vil sette ned farten i Østerdalen

Økt bredde er det viktigste tiltaket for å øke sikkerheten på riksveg 3 gjennom Østerdalen, men nå foreslås 90-sonene fjernet.

Håkon Aurlien

HAMAR: - Vi har ikke belegg for å si at ulykkene i Østerdalen skyldes for høy fart alene, men vi vet at kombinasjonen av for smal veg og for høy fart er veldig risikofyllt, sier Per Magnar Klomstad som leder vegseksjonen i Hedmark-Østerdalen distrikt.

43 omkomne

Riksveg 3 er de siste årene blitt omtalt som "dødsveg". I løpet av en tiårsperiode har over 1 000 personer blitt skadd i trafikkulykker og 43 mennesker er omkommet på den 260 kilometer lange riksvegstrækningen gjennom Hedmark.

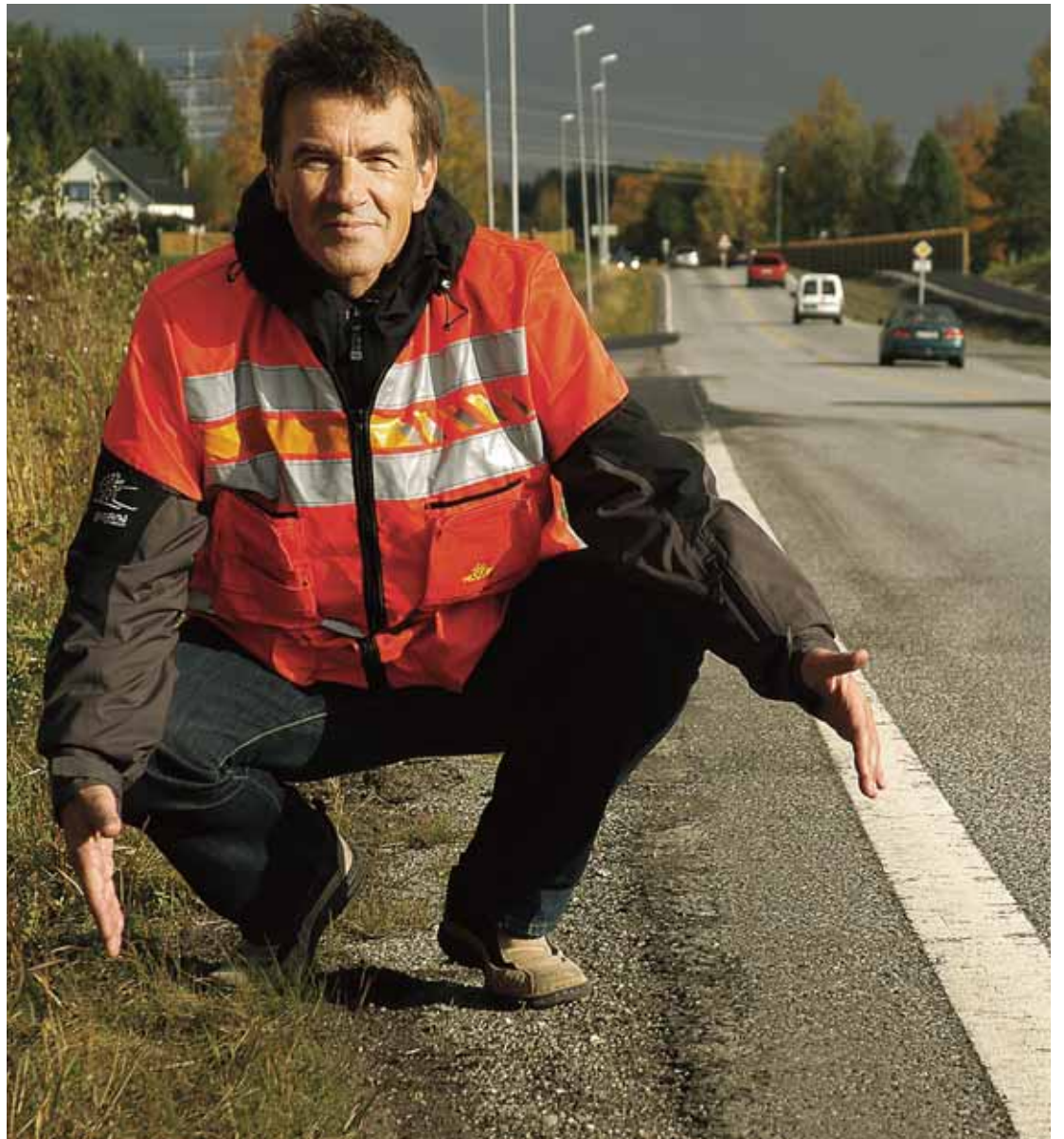
I fjor omkom hele ni mennesker mellom Elverum og fylkesgrensen syd for Ulsberg. Dermed ble det satt i gang arbeid med en ulykkesanalyse. Den konkluderte med at de fleste ulykkene skyldtes førerfeil.

- De fleste dødsulykkene i 2005 og 2006 var møteulykker. I tre av de syv dødsulykkene i fjor antas det at sjåføren kjørte for fort. Målinger som er gjort på utvalgte steder langs riksveg 3 i 2006, viser at gjennomsnittsfarten ligger over fartsgrensen alle dager i uken, forteller Klomstad.

90-soner og ATK

Statens vegvesen har vurdert flere tiltak for å få ned ulykkesrisikoen og vil på kort sikt fjerne 90-strekningene på riksveg 3.

- Vi kommer til å sette opp en fotoboks i 70-sonen like før avkjøringen til Tynset. Den vil være på plass i høst og vi vurderer å sette opp flere, sier Klomstad.



Bredde: Per Magnar Klomstad mener økt bredde på riksveg 3 gjennom Østerdalen er det tiltaket som gir størst effekt på sikkerheten. (Foto: Håkon Aurlien)

For en personbil vil fjerningen av 90-sonene forlenge reisetiden gjennom Østerdalen med 7,5 minutter. Lastebiler har 80 km/t som høyeste fartsgrense også i 90-soner og vil i teorien ikke få økt reisetid.

Forslaget til endring av fartsgrensen er nå sendt på høring og avgjøres deretter av Vegdirektoratet.

Breddeutvidelse viktigst

I Østerdalen har breddeutvidelse lenge vært et folkekrav og Vegvesenet har vært tydelig på at dette er det viktigste tiltaket for å bedre sikkerheten. I valgkampen ble seks millioner kroner lagt på bordet for å få fart på utbedringen. Men det trengs 890 millioner kroner bare til strekningen nord for Rena.

- Riksveg 3 står nå foran reas-

faltering, og kan vi få til en kombinasjon slik vi nå har gjort i Stor-Elvdal, vil det være veldig effektivt, tror Klomstad. 30-40 millioner kroner om gangen vil da være nok til å utbedre åtte til ti kilometer veg, etappe for etappe.

Vårt ønske er sammenhengende standard med 8,5 meters vegbredde hele vegen nord for Rena, sier Per Magnar Klomstad.

Regionreform på TS-fokus

Forvaltningsreformen og hvordan regionaliseringen påvirker trafikksikkerhetsarbeidet, står sentralt under årets TS-fokus i Arendal.

Kjell Wold

DRAMMEN: Drøye 200 deltagere fra Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk og fylkeskommunene møtes til to dagers rundbordkonferanse om trafikksikkerhetsspørsmål i Aust-Agder denne uka.

Samferdselsdepartementet åpner konferansen med foredrag

om trafikksikkerhet i et regionalisert Norge. Temaet blir etterpå diskutert i såkalte summegrupper der deltagere fra alle samarbeidspartene blandes.

Etter lunsj onsdag 3. oktober ble mange trafikksikkerhetsprosjekter omtalt og diskutert. Som Trygge skoleveger, Jentenes trafikkaksjon, Karmøyprosjektet, Trafikktryggleik Hallingdal, UAG-arbeidet, Trafikantadferd, Nasjonalt skaderegister og tiltak mot MC-ulykker.

Torsdag 4. oktober avsluttes TS-fokus med ny halveringsstrategi i NTP og innlegg fra Trygg Trafikk, Politiet, Statens vegvesen og Sosial- og helsedirektoratet.





God stemning: Sjåfør Wiggo Nilssen og kontrolløren Asle Pedersen fikk god kontakt ved kontrollen av skivene som registrerer hvor mye Nilssen har kjørt det siste døgnet. (Foto: Giselle Jensen)

Storsjekk av skiver

Bare halvparten av tungbilsjåførene som svingte inn til kontrollen i Nordkjosbotn hadde orden på dokumentbunken og lasten.

Giselle Jensen

NORDKJOSBOTN: Vannflaske med egen frakk og vennlig oppfordring til powernap når gjespen blir for stor ble tatt godt imot av sjåførene på kjøre- og hviletidskontrollen.

Om de ikke ble sjarmert i senk, var tonen god på kontrollstasjonen i Nordkjosbotn en vakker høstdag i september.

- Vi kontrollerer selvsagt skiva,

og dessuten dokumenter som førerkort, vognkort og løyve. Vanligvis tar vi også en bremsekontroll, forteller Asle Pedersen fra Tromsø distrikt, som har ansvaret for kontrollen i Nordkjosbotn denne dagen.

I tillegg til de vanlige oppgavene skal de denne gangen bruke anledningen til å snakke med førerne om hvor viktig det er å stoppe og ta 15 minutter på øyet når de kjenner gjespen komme og øynene glipper hjelpeløst.

Tre anmeldelser

Kontrollen dekket totalt 47 førere, hvorav 25 ikke hadde fulgt loven til punkt og prikke, men bare tre førere ble anmeldt til politiet. Av 259 kontrollerte førere i Region nord, ble 13 førere anmeldt.

- Ikke alle saker blir anmeldt, ifølge de nye forskriftene skal vi overse småting som mangelfull utfylling av skivene, uleselig håndskrift og lignende, forteller Per H. Nilssen, som har det overordnede ansvaret for kontrollene i Region nord. Han er skuffet over resultatet i regionen.

- Det er for mye feil, sier Nilssen.

Trenger hvilesteder

Tungbilsjåførene påpeker at det ikke er så enkelt å innfri hvilereglene, verken den pålagte eller de anbefalte 15 minuttene. Det er for få stoppesteder for trailerne langs landevegene.

- Sjåførene vil gjerne ha adgang til toalett og dusj og foretrekker rolige omgivelser når de skal sove, sier Nilssen.

- Store bensinstasjoner blir som

oftest løsningen, og noen ganger bilverkstedene langs vegene, opplyser han. Han forteller at en del av rasteplassene kan brukes sommers tid, men om vinteren stenges jo mange.

- Dette er et problem som vi burde gjøre noe med, mener Per H. Nilssen.

Kvalitetskontroll

- Nå har vi måltall bare på kjøre- og hviletidskontrollene. Det betyr at vi har mulighet til å gjøre skikkelige kontroller i stedet for å rase over flest mulig for å innfri kravene, sier Asle Pedersen, som har ansvaret for kontrollen i Nordkjosbotn.

Han forteller at endringen har ført til 50-60 prosent flere påtaler selv om de kontrollerer færre biler enn tidligere.



Fornøyd: Wiggo Nilssen syntes vannet smakte godt. (Foto: Giselle Jensen)

Flere brudd på kjøre- og hviletid

Hele 30 prosent av tungbil-sjåførene bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Kjersti Danielsen Nordgård

OSLO: Dette er ti prosent flere enn på samme tid i fjor.

Dette kommer fram i en landsomfattende kontroll av kjøre- og hviletid som Statens vegvesen gjennomførte over tre dager i for-

rige uke. 1 619 tungbilførere ble kontrollert.

- Bekymringsfullt

- Det er en bekymringsfull høy andel brudd. Vi vil gå i dybden på disse tallene for å se nærmere på hva årsaken kan være, sier Reidar Moe-Magnussen i Statens vegvesen.

30 av overtredelsene var så alvorlige at de medførte politianmeldelse. Alle anmeldelsene gjaldt godstransport og det var prosent-

vis samme andel norske og utenlandske førere som ble anmeldt.

Lite kunnskap

Tilbakemeldingene fra Vegvesenets mannskap på kontrollene tyder på at utstyr som digitale fartsskrivere, bruk av dette og kunnskap om kjøre- og hviletidsbestemmelsene er mangelfull.

Sjåførene ønsker seg også flere stoppesteder langs vegen slik at de lettere kan stoppe og sove.



TRAFIKKSIKKERHET



Ulykkeskryss utbedres

Ulykkeskrysset på rv. 23 Oslofjordforbindelsen i Buskerud blir nå utbedret og planfritt. Utbedringen av Auvi-krysset betales av private interessenter i forbindelse med en boligutbygging. Krysset får to nye av- og påkjøringsramper med tilhørende to nye rundkjøringer, en ny atkomstveg og utbedring av to lokalveger. Mellom eksisterende

kjørebener på rv. 23 skal det settes opp midtdeler.

- Veganlegget er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Røyken kommune, Røyken Sentrumsutvikling AS og CO Realkapital Utvikling AS, sier byggeleder Erik Foslien. Jobben startet i mai og skal være ferdig i november. (Foto: Kjell Wold)

Tester ny midtdeler

Statens vegvesen tester en ny midtdeler på E39 mellom Kristiansand og Søgne. Den settes opp på en ca. to km lang strekning i Songdalen kommune. Ulykkesstrekningen blir senere forlenget med fast midtrekkverk mot Søgne. Midtrekkverket (bildet) prøves ut der vegbanen er for smal til vanlig midtrekkverk. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)



Blålys og midtdeler

Temperaturen har vært høy om påståtte problemer for ambulanser der det nå bygges ni kilometer midtrekkverk på E6 i Nord-Trøndelag.

Knut Opeide

STEINKJER: Nå tar distriktssjefen i Statens vegvesen affære. Sist uke samlet Vegvesenet et femtital representanter fra politi, brannvesen, ambulanser og andre som er involvert i trafikkulykker til fylkets aller første "blålysmøte". Her benyttet distriktssjef Olav Kåre Fuglem anledningen til å holde et følelsesladet innlegg der han ba innstendig om at de som kjører utrykningskjøretøy prøver å se helhetlig på saken.

- Jeg forstår at dette kan oppleves som problematisk, men hovedpoenget er tross alt at her får vi veldig mye trafikkikkerhet for pengene. For 40 millioner får vi ni kilometer med livreddende midtrekkverk. Skulle vi samtidig laget optimale forbikjøringsmuligheter, kunne vi bare ha sikret halve strekningen, sa Fuglem og la fram et tankevekkende regnestykke: I verste fall kan ambulansen bli liggende bak et vogntog som "bare" kjører i 80 km/t i fem kilometer. Da taper ambulansen 45 sekunder i forhold til en fart på 100 km/t. Hvor stor betydning har dette i forhold til at midtrekkverket beviselig redder liv?

Nå ønsker vi at dere høster erfaring med midtrekkverket og registrerer alle hendelser slik at vi kan evaluere dette etter en tid. Samtidig har vi en jobb å gjøre med å lære trafikantene hvordan de bør opptre når de får blålys etter seg der midtdeleren gjør det trangt å kjøre forbi, sa Fuglem.

Under bygging: Ni kilometer livreddende midtrekkverk på E6 blir møtt med skepsis fra ambulansesjåfører i Nord-Trøndelag. (Foto: Knut Opeide)



HOLDNINGER DEMPER FARTEN:

Ungdom sier ifra

Åtte av ti unge mener trafikkikkerhetsprosjektet "Si i fra" var nyttig. Det har motivert dem til å si ifra når de opplever farlige situasjoner i bil med unge sjåfører.

Kjell Wold

KRISTIANSAND: Halvparten av unge bilførere dropper å kjøre i fylla når passasjerer sier ifra. Seks av ti unge sjåfører tar også hensyn når passasjerene ber dem om å dempe farten. Holdningskampanjen "Si ifra" stanser dermed ofte farlig bilkjøring blant unge bilførere, viser en evaluering av Statens vegvesens trafikkikkerhetsprosjekt rettet mot videregående skoler i Agderfylkene og Vestfold de seneste årene.

Tør si ifra

Undersøkelsen blant nesten 1700 unge mellom 16 og 18 år i de tre fylkene er utført av SINTEF og forsker Dagfinn Moe.

- Vi er selsagt meget godt tilfreds med disse resultatene, sier Åse Uleberg i Statens vegvesen. Hun har vært prosjektleder for "Si ifra"-prosjektet i Agderfylkene de siste tre årene. Marit Wroldsen Dahl (bildet) i Statens vegvesen har gjennomført tilsvarende samlinger på videregående skoler i Vestfold.

- Det er et veldig hyggelig gjennomgående trekk i undersøkelsen, at et så klart flertall av de 1700 spurte sier de har fått økt forståelse for bilkjøring og risiko og at de selv kan gjøre noe med det ved å si ifra som passasjerer, sier Åse Uleberg.

Nyttig budskap

Samtidig sier 80-90 prosent av deltagerne at kampanjens budskap er nyttig også på andre områder i livet. Unge passasjerer sier halvparten av førerne demper farten når de blir bedt om det. For å underbygge budskapet fra skolebesøkene, har Statens vegvesen fulgt opp med kinospotter som påminnelse om trafikkikkerhetsbudskapet om å si ifra. Kampanjeeffektene varierer ellers i omfang, men kortholdere, T-skjorter og mobilholdere er mest populære. Teaterstykket i Vestfold om promillekjøring er også blitt godt mottatt.

- Det har fått mange flere til å tenke over sitt forhold til alkohol



Engasjement: - En viktig prosess i skolebesøket er å få elevene til å engasjere seg. Det gjøres ved å gå opp forskjellige verdiskalaer på gulvet, sier prosjektleder i Statens vegvesen, Åse Uleberg. På Kvadraturen VGS kjente 70 pst av elevene noen nært innpå seg som var skadd eller drept i en trafikkulykke. (Foto: Kjell Wold)

og bilkjøring, sier Marit Wroldsen Dahl i Statens vegvesen.

Økt oppmerksomhet

- "Si ifra"-prosjektet i Agderfylkene og Vestfold har maktet å få betydelig oppmerksomhet til målgruppen 17-åringene, viser evalueringen. En større gruppe av ungdommene som deltar på disse skolemøtene sier ifra sammenlignet med dem som ikke har deltatt på slike møter. Det er både hyggelig og veldig motiverende for oss som holder på med dette, sier Åse Uleberg i Statens vegvesen. Vegen og vi fulgte henne i Kristiansand nylig da hun hadde "Si ifra"-besøk på Kvadraturen videregående skole.

- Metodene vi bruker i "Si ifra"-prosjektet er i rivende utvikling. Det er ingen infokampanje, men en prosess vi leder skoleungdommene gjennom, sier Åse Uleberg.

Risiko: Elev tester risiko ved ikke å bruke bilbelte. (Foto: Kjell Wold)



SI IFRA

Holdningskampanje rettet mot ungdom mellom 16 og 24 år.

Delmål: Å få unge til å si ifra i farlige trafikkisituasjoner

Hovedvekt: Trafikkisituasjoner med høy fart, manglende bruk av bilbelte, rus og trøtthet.

Hovedmål: Redusere antall alvorlige ungdomsulykker

Hovedvirkemiddel: Besøk i videregående skoler. To skoletimer pr. klasse

Prosess: Få elevene til å engasjere seg, motiveres til å ta egne valg og tørre å si ifra når de er redde bilpassasjerer. Fokus på risiko ved bilkjøring. Si ifra i Agder besøker årlig 30 skoler med 2500 elever. Si ifra i Vestfold besøker årlig 10 skoler med 2500 elever.

Utsetter tunnelrensk

■ ■ Den planlagte rensken ved Vallesverd tunnelene på E18 vest for Lillesand blir utsatt. Stengingen vil skje fra lørdag 13. oktober til søndag 20. oktober mellom 09.00 og 19.00. Mellom 19.00 og 09.00 er vegen åpen med redusert hastighet til 50 km/t i tunnelene uten belysning. Omkjøring er skiltet via rv. 41 og rv. 402. (Foto: Kjell Wold)

**Ting tar tid**

■ ■ Statens vegvesen har i Region vest eit mindreforbruk på om lag 60 mill. kroner på investeringar i øvrige riksvegar. Av dette er 47 mill. kroner heimehøyrende i Rogaland. Forklaringa ligg i at det er ei rekkje mindre vegprosjekt som det har teke lengre tid enn venta å få realisert, opplyser Georg Ullebø i strategistaben i Stavanger.

Lysere tider

■ ■ Om et par uker starter Statens vegvesen utskifting av kabelbro og armaturer i sørgående løp av E39/E16 Fløyfjellstunnelen i Bergen. Det blir også etablert evakueringslys i begge tunneløpene. Oppdraget er tildelt ELTEL Networks AS til en pris på 12,9 mill. kr. Arbeidet skjer nattestid og er ferdig februar 2008.

Utlyses på ny

■ ■ Den nye Kråkerøybrua i Fredrikstad blir likevel ikke bygget som den første brua i landet der entreprenøren også får vedlikeholdsansvar. Kun et tilbud kom inn, og det var på 218 millioner kroner. Tilbudet er så høyt at Vegdirektoratet har bestemt å utlyse prosjektet på nytt, som en tradisjonell konkurranse og etter separat prosjektering.



Prisøkning på hundre prosent: Harald Inge Johnsen tror entreprenøren benyttet manglende konkurranse til å skru opp prisen på bygging av en klaffebru i Trondheim. (Foto: Knut Opeide)

Nytt prissjokk

Bare én entreprenør ønsker å bygge ny bru over Nidelva i Trondheim, og prisen er deretter: Dobbelt så høy som forventet.

Knud Opeide

TRONDHEIM: Harald Inge Johnsen er foreløpig den siste av mange prosjektledere i Statens vegvesen som har fått et alvorlig problem på grunn av lite konkurranse og alt for høye priser på vegarbeid. Han leder utbyggingen av E6 øst i Trondheim. Den aller første entreprisen i prosjektet, en firefelts klaffebru, har nå vært ute på anbud. Det var kun arbeidsfellesskapet Reinertsen / Scanbridge som var interessert i jobben. Tilbudet deres lød på 149 millioner kroner, mens kostnadsoverslaget for entreprisen lå på om lag det halve.

- Skrudde opp prisen

- Vår antagelse er at tilbyderen

hadde indikasjoner på at han var alene om å ville gi tilbud og dermed skrudde opp prisen, sier Johnsen til Vegen og vi. Nå jobber han med et notat til Vegdirektoratet om hvordan etaten bør gripe dette an.

- Vi har ikke forkastet det innkomne tilbudet, men vi vurderer flere ulike framgangsmåter. Vi kan forenkle selve prosjektet eller vi kan for eksempel endre kontraktstrategien og utlyse jobben på nytt i flere delkontrakter for å øke konkurransen i markedet, sier han.

Blir utsatt

Denne brua er helt avgjørende for å få full nytte av Nordre avlastningsveg som blir ferdig i 2009. Meningen var å starte brubyggingen allerede i november, men det er nå uaktuelt.

- Brua er omtalt i en egen stortingsproposisjon med en total kostnadsramme på om lag 100 millioner kroner, men i det beløpet inngår også utgifter til bl.a. prosjektering, byggherrekostnader og moms. Dette betyr at vi i Region midt ikke kan gå videre med prosjektet uten sentrale

avklaringer. Det er også et spørsmål om hvordan eventuelle overskridelser skal dekkes i og med at dette er delvis bompengefinansiert, forklarer prosjektlederen.

Skyhøye priser

Denne tilbudskonkurransen er et av mange eksempler den senere tid på at det er nesten ingen konkurranse og skyhøye priser på større vegprosjekt. Johnsen mener at en del av forklaringen i dette tilfellet er at entreprenørene har lite erfaring og føler usikkerhet med bygging av litt kompliserte klaffebruer. Her er det blant annet snakk om hydrauliske løsninger for åpning av brua. Han viser til at en lignende konkurranse om bygging av ei klaffebru i Fredrikstad nylig ble kansellert fordi det bare kom inn ett tilbud og den prisen var alt for høy.

- Som en tilleggsforklaring på det store gapet mellom overslag og pristilbud i dette tilfellet, ser det ut til at vi i byggherreoverslaget kan ha underestimert markedsprisen på bearbeiding av stål. Men dette utgjør kun en liten brøkdel av prisdoblingen, sier han.

- Ute av kontroll

- Statens vegvesen har lenge vært svært treffsikre i sine kostnadsoverslag, men nå er prisnivået i entreprenørmarkedet ute av kontroll.

Knud Opeide

TRONDHEIM: Det sier Vegvesenets utbyggingssjef i Region vest, Kjartan Hove (bildet). Han har inntrykk av at entreprenørene i dagens opphetede marked priser risiko svært høyt.

- Det virker som om mange entreprenører nå velger bort tradisjonelle kontrakter med Statens vegvesen til fordel for arbeid med svært lav egenrisiko. Mange foretrekker å jobbe på timebasis uten noen risiko. Resultatet er at vi får inn bare én eller to tilbydere på svært mange jobber. Vi har lenge vært veldig treffsikre i våre kostnadsoverslag, men nå er prisni-

vået ute av kontroll, sier Hove.

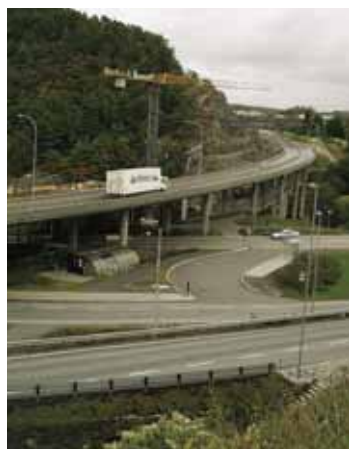
Han peker på at økte priser gjør at Statens vegvesen nå får problemer med å finansiere planlagte vegprosjekt.

- I første omgang må vi omdisponere pengene med den følge at nye prosjekt kan bli skjøvet ut i tid. I neste omgang kan det bli spørsmål om enkelte prosjekt rett og slett må skrinlegges, sier utbyggingssjefen.

I kontrast til erfaringene i Statens vegvesen med konkurranse-situasjonen i anleggsmarkedet, jobber Maskinentrenørenes forbund aktivt med å spre konklusjonene i en undersøkelse som konkluderer med stor overkapasitet og mange ledige hender og hoder i anleggsektoren.



AKTUELT



Forsinker bru

■ ■ Problemfjellet i Strømsheia på Rona øst for Kristiansand skaper noe forsinkelse for byggingen av den 244 meter lange Nottangen bru (bildet) på det nye E18 prosjektet mellom Grimstad og Kristiansand. Den nye E18 fra Rona til Dyrepareren skal åpnes allerede om åtte-ni måneder, altså før fellesferiestarten sommeren 2008.

(Foto: Kjell Wold)

Frykter E18-forsinkelse

■ ■ Statens vegvesen og Stokke kommune i Vestfold kan fortsatt ikke bli enige om en kort miljøtunnel på nye E18 mellom Tønsberg og Sandefjord. Statens vegvesen har strukket miljøovergangen til 50 meter, Stokke kommune krever 100 meter. Prisforskjellen er 20 millioner kroner. Saken har vært til mekling hos fylkesmannen uten resultat. Nå havner den på miljøminister Helen Bjørnøys bord.

Byport Lillesand

■ ■ Det skal lages et grøntområde på 30 dekar på vestsiden av kryssområdet mellom ny E18 og den østre innkjøringen til Lillesand by. Landskapsarkitekter og kunstnere skal inviteres til en konkurranse om å skape "Byport Lillesand" for å gi Lillesand en markering langs den om lag 40 kilometer nye stamvegen.

Villmarksvegen

■ ■ Fylkesveg 331 mellom Bleikvasslia og Tustervassgårdene og fylkesveg 291 mellom Fisklauselv og Grannes i Hattfjelldal blir utbedret. Den såkalte Villmarksvegen har hvert år blitt forvandlet til en gjørmesti i vårløsningen. Nå blir det endelig slutt på plagene. Det omfattende prosjektet vil koste 32 millioner kroner.

Utredning risiko på Lofast

■ ■ Skansen Consult i Bergen er engasjert for å vurdere brannberedskapen på Lofast. Sortland og Vågan brannvesen skal dele ansvaret for beredskapen for veganeget, som dekker tre kommuner. I tillegg skal Vågan brannvesen etter planen ha ettersyn i tunnelene. - Men en del forutsetninger må først på plass, sier underbrannsjefen i Vågan.

Bygger om Carl Berner

■ ■ Carl Berners plass i Oslo skal nå bygges om etter at Oslo bystyre sist uke konkluderte en lang og tung planprosess. Byggeplanen skal være klar i oktober og anleggsarbeidene våren 2008. I tillegg til økt trafiksikkerhet og kapasitet gjennom krysset er det lagt opp til en omfattende estetisk opprustning av området.

Sju km på en time

- I løpet av tre-fem år er det fare for at bilene vil bruke en time på de sju-åtte kilometerne mellom Stavanger og Forus næringsområde morgen og ettermiddag.

Geir Brekke

STAVANGER: Det er seksjonsleder Eddie Westad i Statens vegvesen som bekymrer seg over det som kan bli en nærmere tredobling av dagens 11 000 arbeidsplasser på Forus vest. Han mener kjøproblemer vil bli store også mellom Sandnes og Forus om noen år.

Hetest i Nord-Europa

Næringsområdet Forus, der blant annet tyngden av oljerelatert virksomhet har sine kontorbygg, ligger midtvegs mellom Stavanger og Sandnes.

- Allerede i dag er det betydelige avviklingsproblemer for trafikken til og fra Forus morgen og ettermiddag, sier Westad. Selv en meget sterkt økning i kollektivandelen vil på ingen måte avhjelpe situasjonen tilstrekkelig, med den veksten i antall arbeidsplasser som dels allerede er kontraktfestet. Vi snakker her om den mest ekspansive vekstregionen i Nord-Europa, sier seksjonslederen til Vegen og vi.

Liten effekt

- Flere ordinære kjørefelt på motorvegen vil ha liten effekt, fortsetter Westad. Hovedproblemet allerede nå er å tømme motorvegen, og det er kapasitetsproblemer også på sekundærvegnettet. Vi vil ikke forsøke å bygge oss ut av problemet ved å øke kapasiteten for privatbilene. Dette ville eventuelt kreve store investeringer i form av firefeltløsninger og toplanskryss også på sekundærvegnet. Da får vi en ny utfordring med å tømme disse vegene.

Motivasjon til endring

- Hva vil Statens vegvesen gjøre med problemene?



Køen vil vokse: Det er fare for enda større kjøproblemer mellom Stavanger, Forus og Sandnes i løpet av de neste fem årene. (Arkivfoto: Tor Oscar Walskaar)

- I dag har vi problemer med å tømme E39 for trafikk som skal inn mot Forus. Vi må få til trafikktekniske tiltak for å få bedre mating og tømning av E39.

- Fra desember vil ny riksveg 44 Stangeland-Skjæveland gi bedre flyt i trafikken sørfra. Det vil da komme flere kjøretøyer sørfra pr. minutt, noe som vil øke problemene med tilbakeslag inn på motorvegen. For å redusere kødannelsen inn på motorvegen vurderer vi trafikktekniske tiltak, som signalregulering og min-

dre ombygging. Men effekten blir begrenset. Tiltak i ett kryss vil ofte flytte problemet til et annet kryss.

Parkeringspolitikk

For øvrig vil vi ikke anbefale utvidelser på vegen som gir økt kapasitet for den bilbaserte transporten. Ser for oss at utviklingsforholdene vil utløse en dynamikk og en motivasjon som vil kunne gi beslutninger om andre virkemidler, tror Eddie Westad.

- Hvilke virkemidler?

- Da bør man se på tiltak ved arbeidsplassene som kan redusere dagens trafikktopper. Som utvidet bruk av fleksibel arbeidstid og bruk av hjemmekontor. Dagens liberale parkeringspolitikk må endres, slik at det blir mindre attraktivt å ta bilen på jobben. Stikkord er antall plasser, prising av parkering og skattlegging av fri parkering. I denne sammenhengen er det svært viktig at kommunene og bedriftene på Nord-Jæren blir enig om en felles politikk, sier han.

To års forsinkelse

Byantikvaren går mot riving av to 400 år gamle bygninger på Nøstet i Bergen.

Geir Brekke

BERGEN: Dermed må Statens vegvesen og kommunen endre planene for en ny vegforbindelse i området.

Statens vegvesen skulle etter planen denne høsten gå i gang med riving av hus og bygging av en ny vital tverrforbindelse mellom Nøstegaten og Banevegen. Det er store kjøproblemer i denne delen av Bergen sentrum. Problemene har økt etter at Klostergarasjen ble åpnet for ett år siden. De siste 300 plassene i det underjordiske parkeringsanlegget kan ikke åpnes før den nye avlastningsgaten på Nøstet er tatt i bruk.

kvaens vedtak.

- Personlig mener jeg at bymiljøet tjener på at bilene får dispo-

ner hele Klostergarasjen, framfor at folk skal stange i kø for å finne ledige parkeringsplasser, sier hun.



Rivenekt: Byantikvaren nekter riving av disse to husene, og Statens vegvesen blir dermed inntil to år forsinket med bygging av en ny og viktig avlastningsgate i Bergen. (Foto: Geir Brekke)



Kurerte skrekk: Jentene fra dramalinja ved Høgskolen i Bodø på vei inn på buss 22. (Foto: Giselle Jensen)

Kurerte busskrekk

Alle kan ta bussen, det er ufarlig og miljøvennlig, mente dramaelevene da de forsøkte å kurere holdeplassfobi og stigtrinnsvegning i Bodø.

Giselle Jensen

BODØ: Fra 16. - 22. september ble Europeisk mobilitetsuke markert i Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø, og i hele Europa. Initiativet startet som en bilfri dag i Frankrike i 1998, ideen ble senere fulgt opp av Italia.

Den Europeiske mobilitetsuken

ble gjennomført for første gang i 2002.

Høgskolen i Bodø

I Bodø tok faglærerutdanningen i drama ansvar for å skape oppmerksomhet om budskapet i mobilitetsuka.

- Studentene fikk arbeide fritt med utforming av markeringen. De mener det fortsatt trengs folkeopplysning for å vise at å bruke bussen kan være ganske så lett, forteller lektor Ann Karin Orset. Dramastudentene valgte naturlig nok å bruke performance og teatrale virkemidler til å fjerne angst for buss og holdeplasser. Dermed ble bussturen på rute 22 litt annerledes for de intetanende passasjerene.

- Da vi fikk utfordringen syntes vi det var naturlig å fokusere på

miljø, forteller student Henriette Nilssen Bakken.

Miljø i fokus

Sammen med de seks medstudentene i avgangsklassen på Høgskolen i Bodø fikk hun en uke til å utarbeide budskap og formidlingsform. Tre av dem satset på bussruta mellom byen og høgskolen. På aksjonsdagen var journalister, fotografer og skuespillere lenge i flertall inne på bussen, men etter hvert dukket også de overraskede passasjerene opp.

Å få tv-kamera i fjeset før de hadde funnet et ledig sete var kanskje ikke det som overbeviste mest om at det er ufarlig å ta bussen. Men klar tale og søt sjokolade fra de tre studentene gled likevel ned på høykant. Utenfor bussvinduet, midt i den dundrende trafikken på rv.

80, stod klassekameratene med plakater som ga en rekke gode grunner til å parkere bilen og heller ta bussen.

Tromsø

I Tromsø ble mobilitetsuka markert med bilfri dag. Vegvesenet var på plass med publikumsfrierte midt i sentrum. Ti sykkelhjelmer og en flott sykkel ble loddet ut helt gratis til de som kom seg til byen uten bil. 350 spente tromsøværing møtte opp til trekningen. 5. klassingen Ole Mikkel Bals hadde vinnerloddet og kunne reise hjem med både sykkel og hjelm.

En rekke lokale aktører bidro med gratis bysykkel for en dag, rabatt på piggfri vinterdekk, demonstrasjon av elektrisk sykkel og varmestue i bussen.



Beskyttelse: Aksjonistenes gassmasker ga ubehagelige assosiasjoner. (Foto: Giselle Jensen)

God dialog

Statens vegvesen fikk en god dialog med bergenserne da man møtte folket på stand i sentrum under den europeiske mobilitetsuken.

Geir Brekke

BERGEN: Sykkeltransport var tema på Bryggen i Bergen, der sykkelkoordinatør Reidun Instanes og byggeleder Marianne Kokkim

møtte trafikanter til en sykkelprat, med Syklistenes Landsforbund som nærmeste nabo.

- Vi er opptatt av en god dialog med publikum for å få økt sykkeltransporten, og informere om videre planer for sykkelruter i Bergen. Senere vil vi vurdere om vi ikke kan utvikle dette videre, slik at vi også kan treffe folk omkring på bydelssentrene, sier Instanes til Vegen og vi.

Statens vegvesen hadde også egen informasjonsstand på Torvalmenningen, noen hundre meter

unna. Her var det lagt vekt på informasjon om kollektivtransport og Bergensprogrammet.

Også i Stavanger var Statens vegvesen representert med informasjonsopplegg i sentrum under markeringen av den europeiske mobilitetsuken nylig.

Informasjon: Statens vegvesen informerer om sykkeltransport under mobilitetsuken i Bergen. (Foto: Geir Brekke)



TEKNOLOGI

**Nattestenges**

■ ■ E18 Bietunnelen (bildet) i Grimstad stenges i to måneder. Tunnelteknikk AS gjør jobben sammen med Otera Montasje på elektro. Den vaskes og renskes for ny vann- og frostsikring monteres. Belysningen oppgraderes og nye rekkverk skal opp. Arbeidene starter i oktober og er ferdig i desember. De pågår mellom kl. 20 og 06. (Foto: Kjell Wold)

Kveøyforbindelsen

■ ■ Arbeidene med fastlandsforbindelsen mellom Hinnøya og Kveøya i Kvæfjord i Troms er i gang. Forbindelsen skal gå over Øysundet mellom Salen på Hinnøya og Hunstad på Kveøya, og vil erstatte ferje-forbindelsen mellom Borkenes og Hokland på Kveøya. Totalt 2010 meter veg skal bygges, av disse er 370 m bru og veg på land og sjøfylling.

Nye kamera

■ ■ Statens vegvesen er i gang med å sette opp kamera på ferjekaiene på E39-sambandet på Sandvikvåg og Halhjem i Hordaland. Bileta blir tilgjengelege for alle via nettsidene. På dette viset kan trafikantane få innsyn i korleis køene er på kaiene. Sambandet blir i dag trafikkert med tre nye gassferjer, men kapasiteten er stundom noko redusert.

Teknologidager i Tromsø

■ ■ 16.-18. oktober arrangerer Statens vegvesen teknologidager. På programmet står en forskningskonferanse og delkonferanser om: Drift og vedlikehold av betongkonstruksjoner, tunnelutvikling, geosynteter, spennstige norske bruprosjekter, bruberedskap, "I 100 mot rekkverket" - et europeisk perspektiv, miljøvennlige vegdekker og bompenger.

ITS-eksperter til Beijing

9. -13. oktober reiser seks vegvesenansatte til Beijing for å delta på en verdenskonferanse om ITS. Også samferdselsministeren skal delta på arrangementet.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Hver høst arrangeres en internasjonal ITS-konferanse, som er den store møteplassen for alle som jobber med ITS - både forskere, myndigheter, leverandører og bilindustrien. De som skal representere Norge er Statens vegvesen, SINTEF, Teleplan og Akershus fylkeskommune

- Fra Statens vegvesen deltar Morten Welde og Liv Nordby som begge skal holde et innlegg på konferansen. I tillegg reiser trafikkdirrektør Ole Christian Torpp, Anders Godal Holt, Terje Reitaas og jeg, forteller Håkon Wold. I Beijing skal Statens vegvesen vise hva som skal skje i etatsprosjektet "ITS på veg mot 2020". Etatens ITS-strategi og AutoPASS/EasyGo skal også presenteres.

Stockholm 2009

- I 2009 går denne konferansen av stabelen i Stockholm. Vägverket skal være med å arrangere og ønsker norsk involvering slik at det blir et nordisk preg på konferansen. Da går også etatsprosjektet vårt mot slutten, slik at vi kan vise hva vi har fått til der, sier Wold.



ITS-konferanse i Beijing: AutoPASS/EasyGo er noe av det Statens vegvesen skal vise fram på konferansens utstilling. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Skjerper kontrollen med kvaliteten

- Vi har ikke nok tekniske kvalitetskontroller til å være helt sikre på at vi får det vi bestiller. Nå skal et nytt fagnettverk sette fokus på dette, sier Kjersti Dunham i Statens vegvesen.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Entreprenører skal ta en rekke tekniske kontroller for å dokumentere at kvaliteten på det som bygges er i samsvar med kontrakten. Vi som byggherre skal i tillegg ta stikkprøver. Til tross for gode kvalitetssystemer følger vi ikke opp dette i praksis.

En sjekk av tretti anlegg i Region øst viser at byggherren og entreprenørene bare hadde tatt halvparten av de tekniske kontrollene de skulle, forteller seksjonsleder Kjersti Dunham i Statens vegvesen.

Overordnet fagnettverk

- Et nytt fagnettverk skal nå bidra til at det blir satt fokus på tekniske kvalitetskontroller. Dette nettverket består av en fra byggherre- og en fra ressursavdelingene i alle regionene, forteller Dunham.

Mandatet deres er blant annet å bidra til at tekniske kontroller etterspørres og gjøres likt og riktig over hele landet slik at det blir bedre sluttrapporter. Dette gjelder kontroller innen alle fagfelt i forbindelse med vegbygging.

Nordisk interesse

Opplegget rundt nettverket har blitt presentert på nordiske konferanser og er mottatt med stor interesse.

- Det viser seg at også de andre nordiske vegetatene sliter med å få inn nok tekniske kontroller. En fra Vägverket ønsker derfor å være observatør i det nye nettverket



Kvalitetskontroll: Et nytt fagnettverk i Vegvesenet skal bidra til at det settes større fokus på tekniske kvalitetskontroller. Her kontrolleres luftmengden i betongen. (Arkivfoto: Statens vegvesen)

med tanke på å innføre noe liknende i Sverige. Fagnettverket vil senere arrangere en workshop og sørge for at de nordiske vegetatene får til et samarbeid rundt kvalitets-sikring.

Fokus på økonomi

Dunham sier at det i de siste årene har vært mer fokus på økonomi enn kvalitet i utbyggingsprosjekter. Riksrevisjonen har også gitt Statens vegvesen en oppstrammer for dårlige

sluttrapporter.

- Dette betyr ikke nødvendigvis at vi har fått dårlige vegger. Problemet er at vi ikke er sikre på at vi får det vi kjøper når vi ikke har dokumentasjon, sier Dunham.

Oppdaget beregningsfeil

Byggeledelsen for E6-utvidelsen i Østfold oppdaget at støykonsulenten hadde lagt inn feil grunnlagstall.

Håkon Aurtien

MOSS: Nå får en rekke vegnaboer likevel tilbud om støyskjerming.

- Det ble gjort en feil ved innlegging av grunnlagsdata for støyberegningene og derfor har vi nå satt i gang helt nye beregninger, sier delprosjektleder Magne Lerfaldet.

Støy er uønsket lyd og vanskelig å måle. Derfor brukes matematiske modeller for å beregne hvilket gjennomsnittlig støynivå som grupper av husstander vil bli utsatt

for. Forteller disse at huset blir utsatt for over 55 desibel utvendig støy, får huseierne tilbud om støyskjermer.

Beregnes den innvendige støyen å bli høyere enn 30 desibel er det snakk om nye vinduer eller fasadeisolerings betalt av Statens vegvesen.

Langs E6 i Skjeberg ble bereg-

ningsjobben gitt til et konsulentfirma og ut ifra beregningene ble det planlagt støydempingstiltak. Enkelte naboer fikk vite at det ikke ville bli foretatt tiltak overhode.

- Men vi oppdaget et misforhold i forhold til tidligere beregningene og bestemte oss for å sjekke tallene nærmere, sier Magne Lerfaldet.



Mobilvarsling: For første gang i sitt liv slipper blinde Arild Øyan å være usikker på om han vil komme seg med riktig buss. (Foto: Steinar Simonsen)

Ser buss i blinde

- Dette åpner for en helt ny hverdag for oss blinde, sier Arild Øyan etter at Statens vegvesen har fått utviklet et unikt bussvarslings-system.

Knut Opeide

TRONDHEIM: - Vi blinde som er avhengige av å reise mye med buss, opplever en frustrerende usikkerhet hver eneste dag.

Av og til føles det som ren bingo å komme seg på rett buss, spesielt i rushtida når det kommer busser på rekke og rad, og vi ikke aner hvilken som er vår, sier Arild Øyan,

som er en engasjert blindeaktivist.

Problemet er løst

Sammen med førerhunden Kera har han nå hjulpet Statens vegvesen med å teste ut et system som skal løse problemene både med å finne rett buss og å komme seg av bussen på riktig holdeplass. Ved hjelp av noen enkle tastetrykk på mobiltelefonen får Arild Øyan beskjed om når bussen kommer til hans holdeplass, uavhengig av rutetabell og forsinkelser. To minutt før bussen kommer, får han beskjed på sin spesielle mobil som oversetter alle tekstmeldinger til talebeskjeder. Samtidig får bussjåføren beskjed om at en passasjer med behov for assistanse venter på denne holdeplassen.

På samme måte får både han og

sjåføren beskjed via mobilen sin to minutt før bussen når fram til holdeplassen han skal av på.

Sanntidsinformasjon

Lederen for prosjektet, Steinar Simonsen i Statens vegvesen Region midt, forteller at det er tre år siden de startet arbeidet med å utvikle dette systemet, som har fått navnet AKTA (Anropsbaserte kollektivtrafikkjenester for alle). Ekspert fra SINTEF har stått sentralt i arbeidet, som bl.a. er støttet av Norges forskningsråd, Norges Blindforbund og Møre og Romsdal fylke.

- Fundamentet for det nye systemet er at bussene har installert et system for sanntidsinformasjon om deres posisjoner via GPS. I Norge startet man prøvedrift med dette i Trondheim for seks år siden. Sys-

temet er nå i ordinær drift i flere byer, og utbredelsen er ventet å øke kraftig i tiden som kommer. Når dette er på plass, er det forholdsvis små investeringer som skal til for å etablere AKTA som en unik løsning på problemene til blinde og andre med spesielle behov for assistanse, sier Simonsen.

"Artig følelse"

Uttestingen av systemet har foregått på Timeekspresen mellom Kristiansund og Ålesund. Noen problemer har de hatt i startfasen, men nå mener de å være i havn. Simonsen opplyser at det nå er opp til fylket og busselskapene om de vil innføre AKTA på permanent basis etter at Statens vegvesen har dratt det hele i gang.

Han opplyser at Statens vegvesen ønsker å bidra til å innføre

dette systemet flere steder, i første omgang i Trondheimsområdet.

Arild Øyan er foreløpig den som har rikest erfaring med AKTA. Han beskriver det som en "artig følelse" da han for aller første gang kunne føle seg trygg da han skulle ut å kjøre buss.

- En busstur for oss blinde er ingen avslapping. Det er full skjerping hele veien for å følge med hvor vi er. Vi må registrere bussens bevegelser og lyder, for eksempel når sjåføren bruker blinklyset. Skrekken er jo å gå av på feil holdeplass, sier Øyan. Han reiser med bussen hver dag fra hjemmet i Malvik til jobben i Norges Blindforbund i Trondheim. Men ikke nok med det: Ofte må han ta to ulike busser fordi han leverer og henter sin datter i barnehagen underveis.

Må få flere kollektivfelt

Om 10-20 år får Oslo hundre tusen flere beboere og flere arbeidsplasser. Snart må bilfelt vike for flere kollektivfelt.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Vi har planer for kollektivfelt på alle hovedårene inn til Oslo og på Ring 1, 2 og 3. Trafikkveksten er mye større en forutsatt og vi har store køproblemer vi ikke

kan bygge oss ut av.

-Flere kollektivfelt er eneste løsning, sier kollektivekspert Tom-Alex Hagen i Statens vegvesen som venter på å få godkjent reguleringsplanene.

Bedre utnyttelse

- I rushtida er det smekkefullt over alt. Vi har målt inntil like mange personer i det ene bussfeltet som i de to bilfeltene til sammen i rushen. Det sier litt om hvor stor kapasitet et slik felt har. Vi skal gjøre flere tiltak sam-

tidig, og blant annet skal vi se om en del av bilfeltene helt eller delvis kan gjøres om til kollektivfelt. Det er ikke sånn at vi starter en storstilt nedbygging av bilkapasitet, men vi skal først og fremst bygge oss opp på kollektivsiden. Samtidig må vi få færre biler og flere i hver bil. Det kan ikke bare være Nilsen og brunosten, det må være Nilsen, Hansen og brunosten. Dette kan høres ekstremt ut med en gang, men etter hvert tror jeg folk vil skjønne at det er eneste måten å få folk fram på, sier Hagen.



Kollektivfelt: Oslo må få flere kollektivfelt, som her i Fana i Bergen. (Arkivfoto: Geir Brekke)

REPORTASJE

OSLO ■ I dag er det kaotiske tilhøve rundt Jernbanetorget. Men om eit år står området fram i ny drakt og prakt for å ta i mot dei som reiser med buss og trikk.

Henriette Erken Bussterud

150 000 menneske passerar dagleg Jernbanetorget for å kome seg til og frå jobb. I tillegg kjem alle som har vore innoom Oslo City, Byporten og andre butikkar. Og for å kome seg fram må dei svinge seg mellom ei rekkje gjerder, stengsler og hol i bakken. For medan Statens vegvesen brukar to hundre millionar på å gjere det betre for dei som tek buss og trikk, er det kaos i hovudstaden sitt største lyskryss og kollektivknutepunkt.

Stengd for bilar

- Målet er å gje folk eit betre trikke- og buss-tilbod, samstundes som fotgjengarar skal kunne kome seg lettare til og frå. Bilar og syklistar blir ikkje prioritert her, traseen er for trang. Drosjer og varebilar vil heller ikkje kunne køyre her, fortel prosjektleiar Harald Rapp Nilsen, som leiar Statens vegvesen si største kollektivutbygging. Han seier det vil bli meir effektivt for folk å reise med buss og trikk. Talet på trikkestopp vil bli redusert frå seks til to og talet på busstopp frå eit utal til tre. Og desse stoppa blir topp moderne slik at det berre er å trille koffert og barnevogn rett inn i buss og trikk.

God kapasitet

Fleire aviser har skrive at det kjem til å bli for dårleg kapasitet og spår kaos. Men det er det ingen fare for, i følgje Rapp Nilsen.

- Oslo Sporveier har vore med og planlagt og dei har òg foreslått haldeplassdetaljane. Det blir riktig nok berre eit bussfelt i kvar retning på grunn av dårleg plass, men det vil likevel bli meir effektivt fordi bussopplegget vert smartare enn før. Vi har til og med teke høgde for at det kjem meir kollektivtrafikk til og frå Bjørvika og Kværnerbyen når den tida kjem. Dessutan skal ikkje dei grøne busane til SL (Stor-Oslo Lokaltrafikk) ha start og stopp-punkt i dette området lenger, noe

som og gjer betre kapasitet. Desse får gode stoppestader like i nærleiken, slik at det blir kort å gå for dei som må ha overgang.

Mange ekstraoppdrag

Rapp Nilsen har tusen ballar i lufta, hundre samarbeidspartnarar og ein spagetti av kablar og rør å halde orden på. Det er ein mykje større jobb som må gjerast under bakken enn over, og vi gjer ganske mykje for andre og, når vi først grev. I vegen har vi grove seks-sju meter djupt og har til dømes sørgja for vatn- og avløpsleidning til den nye bydelen i Bjørvika.

Vi legg til rette for fjernvarme, straum, nettkablar, gatevarme og stikkleidningar til byggarar. Vi er og bedne av Oslo kommune om å pusse opp Europarådets plass som ligg på den motsatt side av Royal Christiania hotell.

Gult & kult

- Slottet ligg i andre enden av Karl Johans gate, så vi må jo byggje noko som er landet verdig når vi nå pussar opp Jernbanetorget, seier Rapp-Nilsen. Det har vorte teikna diverse forslag, og når Jernbanetorget står ferdig om eit år vil dei reisande gå fram og attende på eit gult gategol.

- Vi vil at folk skal merke at dei har kome til noko anna. Difor vil vi bruke gulaktig granitt for å markere denne flata, fortel prosjektleiaren. Til og med betongen vil få gulskjær.

- Vi vil ha betong i kjørebana for å unngå at folk skal sitje og riste slik som på brusteinen i Stortingsgata, seier Rapp Nilsen. På Jernbanetorget vil granitten bli lagt i eit spesielt romersk mønster. Midt på torget skal det plantast ein stor hestekastanje. Rundt dette treet vert det tenkt med innfelt glasskunst av Cathrine Maske. Og i bakgrunnen vil det framleis stå ein tiger som følgjer med på det som skjer i hovudstaden.



Gult gategol: Fred Olsensgate før og etter oppussinga. Det vert meir effektivt å ta buss og trikk, og både i denne gata og på Jernbanetorget vert det gule flater å gå på. (Illustrasjon: Snøball. Foto: Snøball)

Kollektivt løft på



Vegvesenet sitt største kollektivprosjekt: Prosjektleder Harald Rapp Nilsen har hundre samarbeidspartnere, mange ballar i lufta og tusenvis av leiningar og trådar han må trekke i. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Kabelkaos: Statens vegvesen gjer og mykje arbeid for andre når dei grev: Det er tusenvis av kablar og røyr under bakken som skal frakte alt frå straum til vatn. (Foto: Snøball)



Ny drakt: Omlag slik vert Jernbanetorget sjåande ut om eit år. Det skal plantast ei stor hestekastanje, og det vert tenkt med glaskunst. (Illustrasjon: Snøball)

Jernbanetorget

STØVPLAGER



Forurensning: Vintertrafikken gir dårlig byluft i Trondheim. (Foto: Knut Opeide)

Piggdekkavgiften til vedlikehold og kollektiv

Pengene som kommer inn fra piggdekkavgiften i byene denne er innført, går i hovedsak til bedre brøyting, panteordning og bedre kollektivtilbud, viser en runspørring Vegen iog vi har foretatt.

Håkon Aurlien, Knut Opeide og Geir Brekke

MOSS/TRONDHEIM/BERGEN: Piggdekkavgiften i Oslo går inn i et eget "snøfond", men nå har byrådet foreslått at 40 millioner kroner skal brukes til reasfaltering av vegnettet.

- Det er egentlig ikke så unaturlig at penger innbetalt av de som velger å bruke piggdekk, også går til å utbedre piggdekkslitte veier, sier Bodil Hafås som er prosjektleder for avgiftsordningen i Oslo.

Millionfond

Pengene fra avgiften går inn på et fond som administreres av byrådsavdelingen i Oslo. Fondet er nå på 84 millioner kroner og de siste årene er det kommet inn ca. 50 millioner kroner i løpet av vinterseongen, dvs fra 1. november til 31. mars.

Det koster 30 kroner dagen, 400 kroner måneden eller 1200 kroner i sesongen å kjøre en personbil med piggdekk i Oslo, det dobbelte for tunge kjøretøyer.

- Samferdselsetaten kan søke om midler fra fondet og det ble blant annet gjort da vi for et par år siden hadde veldig mye snø som måtte kjøres bort. Ordinært vintervedlikehold dekkes over andre budsjetter, forteller Bodil Hafås.

Piggpenger på bok

I Trondheim har overskudd fra piggdekkgebyret skapt et fond på 50 millioner kroner som skal sikre utvidet vinterdrift av hele vegnettet i minst fem år etter at gebyrordningen oppheves.

- Hos oss er vi helt klare på at alle pengene som kommer inn via gebyrordningen for piggdekk skal gå til tiltak i regi av dette prosjektet og dermed føre til bedre byluft, sier prosjektleder Tore Berg ved miljøenheten i Trondheim kommune. Etter hvert som bruken av piggfrie

vinterdekk har økt fra 36 prosent i år 2000 til 70 prosent i 2007, har gebyrinntektene naturlig nok blitt mindre. Sist vinter ble det innbetalt ca 30 millioner gebyrkroner.

Ordningen har helt konkret ført til bedre vinterdriftstandard, innkjøp av nye og bedre maskiner til høvling og strøing samt en rekke støvreduserende tiltak. Rundt ti millioner kroner brukes hver vinter i forsterket innsats for at piggfrie bilister skal kunne føles seg trygge også på det lavtrafikkerte kommunale vegnettet. Den massive overgangen til piggfritt i Trondheim har da heller ikke ført til flere trafikulykker.

I tillegg koster det en god del å administrere selve ordningen. Det brukes også store summer på informasjon om fordelene med å skifte til piggfritt og det utbetales årlig flere millioner kroner i bonus til bilister som bytter ut piggdekkene.

Piggavgift til buss

Den største delen av inntektene fra første år med piggdekkavgift i Bergen er disponert til et forbedret opplegg for busstransport. Totalinntekten fra avgiftsordningen er 33 mill. kr. Av dette er 11,5 mill. disponert til kollektivtiltak, som i Bergen vil si busstransport.

En del av løftet fra kommunen til bergenstrafikantene var at piggdekkavgiften skulle gå til forsterket innsats i det kommunale vintervedlikeholdet. Det var derfor satt av ressurser til en dobling av vintervedlikeholdet på det kommunale vegnettet sist vinter. Den milde vinteren førte imidlertid til at den økte innsatsen bare ble nødvendig noen få døgn i februar i år, heter det i rapporten fra Bergen kommune.

Regnskapet forteller ellers at investering og driftsutgifter første året med avgifter på piggdekkkjøring i Bergen ble 9 mill. kr. I tillegg gjennomførte Bergen kommune i samarbeid med dekkbransjen en panteordning for innlevering av piggdekk mot kjøp av piggfrie vinterdekk. Det ble betalt ut refusjoner for 6 mill. kroner til dette i fjor høst. Dermed er det en rest på 6,5 mill. kroner, som i hovedsak har gått til forsterket vinterdrift på kommunale veier.

- Redusert

Miljøfartsgrensen virker. Fra 1. november blir det miljøfartsgrense også på E18 i Oslo, fra Lysaker til Festningstunnelen.

Håkon Aurlien

MOSS: - Sett ut fra krav til luftforurensning virker det som om ordningen med miljøfartsgrense i Oslo hjelper, sier prosjektleder Gry Larsen ved Stor-Oslo distriktskontor.

Piggdekkavgift kombinert med salting og vasking av vegnettet viste seg å ikke være nok for å overholde EUs miljøkrav til luftforurensning i Oslo. Derfor innførte Statens vegvesen miljøfartsgrense som et prøveprosjekt på rv. 4 i Oslo høsten 2004. I fjor høst ble det innført miljøfartsgrense også på Ring 3 i Oslo og nå kommer det samme på E18.

Mindre oppvirvling

- Miljøfartsgrense innebærer nedsett hastighet og den største effekten er redusert oppvirvling av svevestøv som allerede finnes langs vegen, påpeker hun.

- Vi ser at folk kjører fortere når snøen smelter og sola kommer fram, altså på senvåren og like før miljøfartsgrensen avvikles. Dette er en utfordring, da det gjerne er i disse periodene vi har høyest konsentrasjoner av svevestøv, sier Gry Larsen.

Strengt krav

Svevestøvkravet er strengt og det samme er kravet til antall dager med overskridelser. Maksimalt 35 døgn i året skal det være PM10-konsentrasjoner over tillatt grenseverdi. Grenseverdien er på 50 mikrogram (milliondel av et gram) pr kubikkmeter luft. Ett gram svevestøv fordelt over hele Ullevaal stadions gressmatte i tre meters høyde ville være nok til å utsette fotballspillerne for grenseoverskridende støvmengder.

- Sist vinter var første år der målestasjonen for luftkvalitet på

Manglerud ikke overskred denne grenseverdien for de som bor inn til Ring 3. Sist vinter hadde vi 23 dager med overskridelser, mot over 50 året før. Det er et klart og godt framskritt, sier Gry Larsen.

Variable skilt

- Nytt i år er at miljøfartsgrensen på E18 blir variabel og styres ved bruk av elektroniske skilt. Fra klokken seks til 22 blir hastighetsgrensen 60 km/t. Mellom 22 og 06 samt i helgene blir fartsgrensen som før 80 km/t, sier Gry Larsen.

Det vurderes også tiltak for å få bedre resultat på Ring 3, muligens ved bruk av fartstavler som minner trafikantene på hvilken hastighet de holder. Den reelle hastigheten på Ring 3 og rv. 4 gikk sist vinter ned med henholdsvis 6 og 10 km/t.

- Dette førte til at vi kom godt innenfor de tillatte grenseverdiene på disse to strekningene men vi skulle ønske oss enda bedre effekt på Ring 3, forteller Gry Larsen.



Også E18: Miljøfartsgrensen i Oslo gir effekt. I høst kommer det også på E18 fra Lysaker til Festningstunnelen, forteller prosjektleder Gry Larsen. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)



Luftforurensning i norske byer: Lavere fart er

Svevestøv fra trafikken er farligst

Kun tre prosent av svevestøvet som svirrer rundt i luften kommer fra vegtrafikken.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Likevel er vegstøvet det farligste. Biler virvler opp 250 000 tonn piggstøv hvert år. Under en promille av dette er svevestøv, som kan være skadelig å inhalere.

Piggstøv verst

- Rundt 70 prosent av svevestøvet kommer fra vedfyring. Tre prosent kommer fra vegslitasje og bildekk, og tre prosent er eksosstøv, forteller luftekspert Pål Rosland i Statens vegvesen.

Rosland forteller at til tross for at det meste svevestøvet kommer fra fyring, så er støvet fra piggdekk verst. Grunnen er at utslipp fra fyring skjer fra piper slik at støvet spres høyere oppe i atmosfæren, mens eksos- og piggdekkstøvet slippes ut på bakken der folk er.

Lokk over bakken

- Når det er vindstille, mildt og bar asfalt i piggdekkseongen er det verst. Det er flere år mellom hver gang støv fra eksos og fyring fører til svært mye svevestøv på bakkenivå. Men det skjer hvis kald luft blir liggende lenge som et lokk over bakken og hindrer svevestøvet fra eksos og vedfyring å gå til værs, forklarer Rosland.

Til sammen virvles det opp

rundt 250 000 tonn piggdekkstøv i året. Det meste av dette er støv som blir liggende i vegkanten.

Promille med svevestøv

- Langt under en promille av det som virvles opp er svevestøv som vi kan puste inn, understreker Rosland.

Mengden piggdekkstøv fra trafikken avhenger av type pigger, vegdekke, fart, nedbør og vind og vekten på kjøretøyet: En trailer sliter ti ganger så mye på vegen som en vanlig bil.

Over 90 prosent av piggstøvet kommer fra vegdekke: Et piggdekk sliter løs mellom fem og 20 gram per kjørte kilometer, noe som er hundre ganger mer enn piggfrie dekk.

høyt fart hjelper



et bidrag til å dempe støvplagene som biltrafikken skaper. (Arkivfoto:Knut Opeide)

Få virkemidler

Piggdekkgebyr, ned-satt hastighet og støvdempingsmidler på tørr vegbane er dagens mest effektive våpen mot svevestøv fra trafikken.

Giselle Jensen

OSLO: Trafikken er skyld i en veldig liten andel av svevestøvet, men til gjengjeld virvles den opp nettopp der vi går – på gata. Derfor pågår en viktig jakt på de meste effektive tiltakene for å redusere støvmengden fra bilene. Samtidig driver Statens vegvesen et stort målenett som registrerer luftkvaliteten, mens det lages varsler og prognoser for en rekke byer. 14 millioner kroner til Bedre byluft er så langt brukt på bygging av målnett og utvikling av tiltak og systemer som varsler personer med luftveislidelser.

Gebyr virker

- Piggdekk graver opp hundre ganger mer støv enn piggfrie vinterdekk. Derfor er piggdekkgebyr uten tvil det viktigste tiltaket på vegsiden, forteller Pål Rosland.

For å redusere svevestøvet fra piggdekkene settes farten ned til miljøfartsgrense på høyhastighetsvegene vinterstid.

Støvdemping

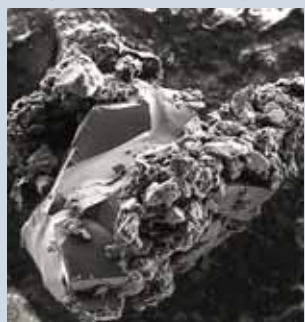
Tørr vegbane og godt vær i piggdekkseasonen er dårlig nytt for dem som plages med luftveislidelser.

- Hvis vegen er dekket med snø eller regn innkapsles støvet og løser seg ikke opp i lufta. På tørr asfalt har vi god effekt av hygroskopiske stoffer, dvs. stoffer som tiltrekker seg vann, forteller Rosland. I praksis betyr det at magnesiumklorid løses opp i vann og spres over vegen. Metoden er nokså ny på asfalt, men har vært brukt på grusveger i mange år.

- Stoffet er både klissete og ubehagelig, og gir skader på betongen av dårlig kvalitet, opplyser Rosland. Han håper piggfri andelen på landsbasis vil øke til et nivå der bruken av magnesiumklorid bare trengs de dagene lufta er ille.

KILDER TIL SVEVESTØV

Vedfyring:	68 %
Industri:	15 %
Eksosstøv	3 %
Vegdekke og bildekk	3 %
Annet:	10 %



Svevestøv: Mikroskopbilde av svevestøv fra piggdekk, med tydelige mineralkrystaller fra stein i asfalten. (Foto: Brynhild Snilsberg)

- Må forske på helsefare

- Vi trenger mer viten om helseeffektene av de ulike støvkomponentene, sier avdelingsdirektør Per Schwarze ved Folkehelseinstituttet.

Håkon Aurlien

MOSS: - I dag er det nok slik at vi regner støv som helseskadelig i forhold til samlet partikkelmengde. Men vi trenger mer viten om hvor skadelige de ulike støvkomponentene er for menneskekroppen, sier han.

Bekymring

Schwarze var bekymret da Stortinget i fjor endret bilavgiften

slik at engangsvogiften ble mer avhengig av drivstofforbruk og tilhørende CO₂-utslipp. Det førte nemlig til en dramatisk økning i salget av dieslbiler og dermed mulige økte svevestøvmengder i bylufta.

Økt kunnskap

Han har ikke vitenskapelig dokumentasjon på at de minste dieselpartiklene er vesentlig mer helseskadelige enn de større asfaltpartikler.

- Det vi ser er at de aller minste partiklene veldig raskt slår seg sammen til litt større partikler. Noen partikler har virksomme stoffer på seg fra forbrenningsprosessen de kommer fra, andre har større evne til å binde seg til skadelige bakterier i lufta. Når

disse partiklene trekkes inn i luftveissystemet kan det føre til betennelser og sykdom. Dermed kan i utgangspunktet lite skadelige partikler føre til helseskade, sier Schwarze.

Han mener økt kunnskap også er nødvendig om helsefaren av partikler fra alternative drivstoffer for biler og fra ulike typer biobrensel og oljeforebrenning fra boligoppvarming.

- Det er ikke sikkert at partikler fra propanforbrenning er mindre helseskadelig enn fra andre drivstoffer, påpeker han.

Små partikler

- Kravene til luftkvalitet dreier seg om vektandelen støv per volumenhett luft, men sier ingen ting om sammensetningen, sier

Brynhild Snilsberg ved Statens vegvesens teknologiske senter i Trondheim.

Som del av Vegvesenets arbeid med mer miljøvennlige vegdekker, har hun forsket på støv og er blitt overrasket over hvor mye av svevestøvet langs veg som ikke kommer fra asfalten.

- Fordi vi bruker piggdekk i Norge, har vi problemer med europeiske svevestøvkrav når det gjelder partikkelstørrelser opp mot ti tusendels millimeter. Mye av piggdekkstøvet har partikkelstørrelser opp til denne grensen. Men målingene viser at luften inneholder store mengder langt mindre partikler, under 2,5 tusendels millimeter. Disse kommer i stor grad fra forbrenningsprosesser, sier hun.

LANDET RUNDT



Skikkelig opplegg: Vegvesenets pedagog gir barna fra Binde skole nye ting å tenke på. (Foto: Kjellaug Fredrikke Fuglem)

Sykkelvinnerne

STEINKJER ■ Femteklassingene ved Binde skole i Steinkjer var heldige vinnere på Statens vegvesens årlige sykkel dag i Nord-Trøndelag. Premien var klassetur til Eberg sykkelgård i Trondheim.

Vegvesenets trafikkpedagog Marianne Løvfald Eklo var inspirerende vertinne på Eberg, og hun forteller at barna reiste hjem med både nye kunnskaper og nye holdninger til sykling i trafikken.



Høstjakt

HARSTAD ■ Noen jakter på rype og elg når fjellet blir farget i rødt og oransje, andre har mer enn nok med å lete opp trafikkskiltene langs vegene våre. Her fra en trafikksikkerhetsrevisjon på strekningen rv. 83 Vollstad – Sørvik, som er innfartsvegen til Harstad. Revisjonsleder Steinar Utby, Hilde Heitmann,

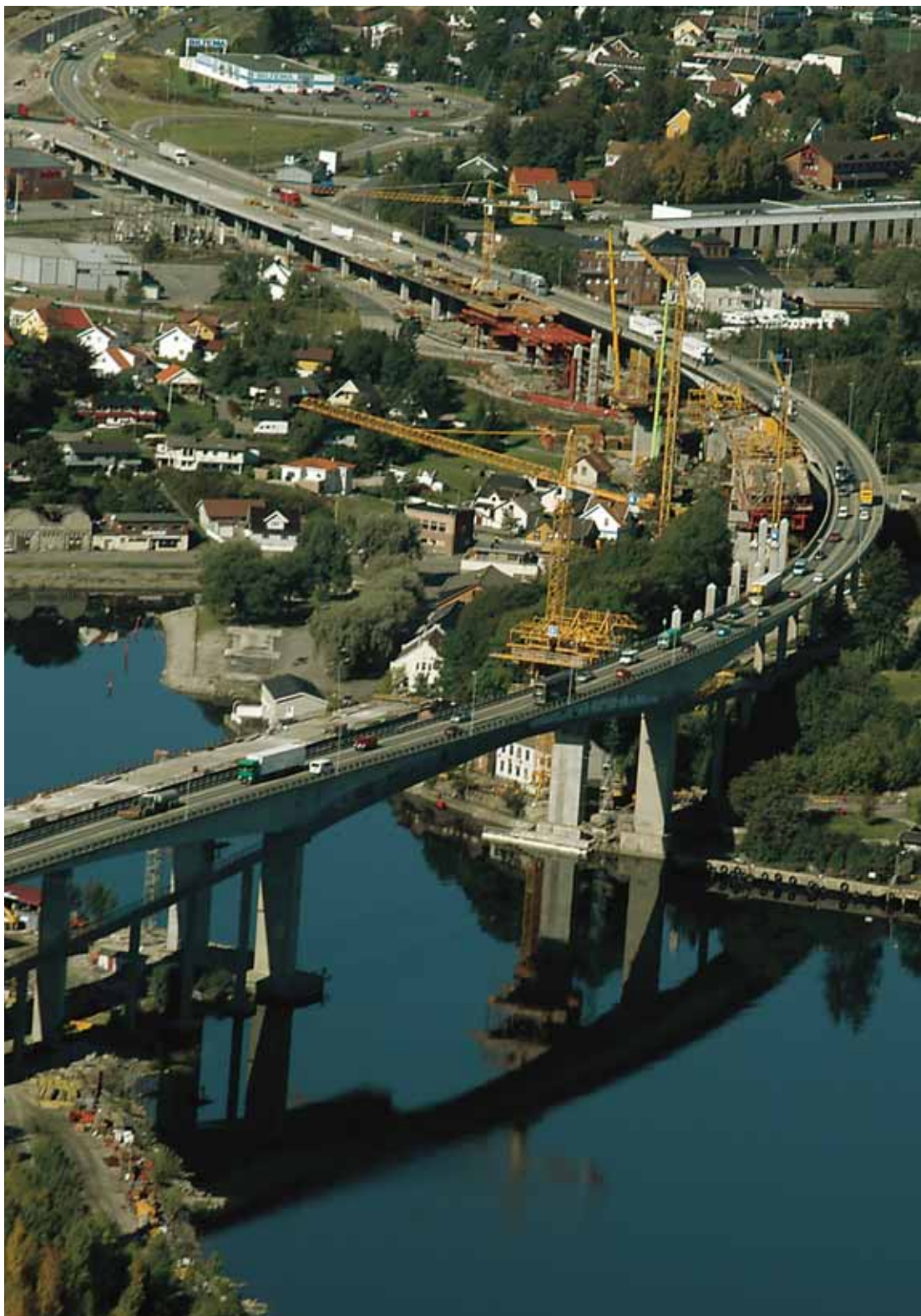
Tor Ivar Johnsen og Solveig Hansen deltok i skiltjakten i den frodige jungelen langs vegen. – I tillegg til forsvunne skilt ble det avdekket flere dårlige og farlige avkjørsler og kryss på strekningen. Dessuten fant vi flere skjæringer som bør sikres, opplyser Solveig Hansen. (Foto: Solveig Hansen)



Ny Vadfoss bru

KRAGERØ ■ Vadfoss bru på rv. 38 skiftes ut med en ny 130 meter lang betongbru. Den er del av parsell 3 på den nye vegen fra Kragerø til E18 ved Gjerdemyra, strekningen Eklund-

Sannidal på 3,5 km. Prosjektet til om lag 140 mill. kr startet i vår og skal stå ferdig sent neste høst, forteller byggeleder i Statens vegvesen, Jørn Rinde (bildet). (Foto: Kjell Wold)



Tvillingbru tar form

SARPSBORG ■ Tvillingen til landets tredje lengste bru, E6-brua ved Sandesund, er nå halvstøpt. Ved nyttår skal den være ferdig støpt og fra april neste år skal den ta all E6-trafikk et halvt års tid mens den gamle rehabiliteres. Da gamlebrua

ble åpnet i 1978 gjorde den slutt på de kilometerlange E6-køene i ferietiden frem til brua ved Sarpsfossen. Nå er det kø hver ettermiddag både ved Sarpebrua og Sandesundbrua og lokalmiljøet ser frem til senhøstes neste år når den 30 år gamle

Sandesundbrua kun skal ta nordgående trafikk mens den nye tar trafikken mot utlandet. Før den tid skal den gamle bl.a. få samme betongrekkverk og samme gjennomslukete støyskjerm som den nye. (Foto: Håkon Aurlien)



Tung samling

BERGEN ■ Nærare 40 tungbilkontrollører fra Statens vegvesen Region vest har vore på si årlege fellessamling, denne gongen i

Bergen. Målet med slike kursdagar er stadig å utvikle ei felles forståing for regelverk og reaksjonsmåtar under kontrollane.

Eine dagen var det gjennomført kontrollar på tre ulike plassar, med mykje å ta fatt i. (Foto: Geir Brekke)



Konkurransinstinkt: RBK er nå dratt med i kampen for å få trønderne vekk fra jumboplassen i refleksbruk. (Foto: Tove Eivindsen)

14 000 på 15 minutter

LERKENDAL ■ Stemningen var hektisk, men lystelig da 30 frivillige stilte opp på Rosenborgs hjemmekamp og klarte å dele ut 14 000 refleksbrikker i løpet av det kvarteret det tok å tømme stadion etter at siste hjemmekamp mot

Sandefjord var vunnet. Tidligere tellinger har vist at sørtrønderne er dårligst i landet når det gjelder refleksbruk i høstmørket. Det er bakgrunnen for at den trønderske eliten (RBK, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Kreative Trøn-

delag) nå har gått sammen for å få fylket til å klatre oppover på refleksstatistikken. Trøndernes manglende refleksbruk var også et markant innslag i pauseunderholdningen, og det vekke nok konkurranseinstinkt hos mange.



Tunnel trakk tilskuere

TØNSBERG ■ Lørdag 22. september arrangerte Statens vegvesen åpen dag på Ringveg nord-prosjektet og Frodeåstunnelen. Folk i tusentall strømmet til for å prøve- eller sykle den nye tunnelen fra Kjelle til Slagen nord for byen. Det ble arrangert konkurranser både

på sykkel, rulleski og rulleskøyter og mange tok det nye anlegget nærmere i øyesyn. Prosjektleder Arvid Veseth i Statens vegvesen (bildet) var storfornøyd med dagen og fikk æren av å dele ut premier til unge syklistere. (Foto: Jorunn Sætre)



Sammenhengende og bred

HAMAR ■ To ivrige klipp fra tiåringene Marthe Brevig og Bjørn Grøholdt sørge for åpning av tre kilometer ny gang- og sykkelveg på grensen mellom Hamar og Løten sist uke. Dermed er det sammenhengende gang- og sykkelveg langs den sterkt trafikkbelastede rv. 25.

Gang- og sykkelvegen er hele fire meter bred, slik at den også kan brukes som traktorveg. De to ordførerne Einar Busterud fra Hamar (til venstre) og Martin Skramstad fra Løten var med på feiringen og det var også distriktsleder Aud Riseng (bak). (Foto: Håkon Aurlien)



Stor dag for smal veg

VOSS ■ Det blir åpning av den nyopprusta fv. 313 mellom Evanger og Nesheim i Hordaland 4. oktober. Her er det lagt ned 25 mill. kr i ombygging av vegen til å tåle ti tonns aksellast og vogntog-

trafikk. I prosjektet inngår og den nye Fadnesbrua i Teigdalen (biletet). Prosjektet er forskottert av BKK og kommunane Voss, Vaksdal og Modalen. (Foto: Geir Brekke)



Hvorfor så anonym?

NORDKJOSBOTN ■ Vil ikke Statens vegvesen vedkjenne seg kontrollstasjonen i Nordkjosbotn? Huset er godt vedlikeholdt og utstyrt, omgivelsene skulle det heller ikke være noe å utsette på. Her skulle det ikke være noe å skamme seg for, men absolutt ingenting røper huseiers identitet. (Foto: Giselle Jensen)

REPORTASJE

Besøk fra Zambia

Den zambiske samferdselsministeren Kapemba Simbao og et følge på åtte besøkte Statens vegvesen sist uke. I et travelt program inngikk blant annet et besøk ved den nye Svinesundsbrua og et besøk ved Vegmuseet og nullvisjonssenteret ved Hunderfossen. Her er gruppen fotografert foran museet sammen med de norske deltakerne, fra venstre Jan Tore Odd, som nå er rådgiver i Zambia, regionvegsjef Sidsel Sandelien, Steinar Svensbakken, Carl Gabrielsen og Kjell Levik. (Foto: Statens vegvesen)

**Kreativ finansiering**

Statens vegvesen Region midt høster nå ros fra politikere for å ha funnet to millioner kroner til straks-tiltak for å bedre sikkerheten på E39 ved Liadal i Ørsta, der det har vært fem ulykker med tungtransport siste halvår. Regionvegsjef Berit Brendskag Lied sier til NRK at arbeidet kan komme i gang allerede i begynnelsen av november.

Veg siger - må sikres

Deler av vegbanen på rv. 7 ved Veme i Ringerike seg ut i forrige uke. Derfor er den ene vegbanen (bildet) ut mot elva Sogna midlertidig stengt inntil sikring er utført. Det skal lages en steinforbygning og vegbanen understøttes med isopormatter før vegen kan åpnes i full bredde igjen. Det vil trolig skje neste uke. (Foto: Kjell Wold)

**Avlyser Kulthjultur**

Vegdirektoratet har pålagt alle driftsenheter i Statens vegvesen å redusere sine administrasjonsbudsjett med 5 mill. kr hver neste år. Det betyr innstramminger på anskaffelser, reiser og it-drift. I Region midt har dette allerede ført til en beslutning om ikke å arrangere det interne kulturarrangementet "Kulthjultur" i 2008. (Foto: Knut Opeide)



Unge arkitekter i "turistveg-idol"



Rått landskap: Området rundt den framtidige rasteplassen i Persfjorden ved framtidig Nasjonal turistveg Varanger egner seg godt til lengdehopp og annen lek og moro på den arktiske sandstranda. (Foto: Per Kollstad)

Aldri har området innerst i Persfjorden i Vardø kommune blitt trålet og studert så grundig av åtte granskende unge blikk. Arkitektene sloss om Vegvesenets gunst i "turistveg-idol".

Per Kollstad

VADSØ: De holdt kortene og ideene tett til brystet, de tre arkitektteamene som Statens vegvesen, har plukket ut til å tegne den nye ras-

teplassen langs framtidig Nasjonal turistveg Varanger. Siste helga i september saumfarte de den åpne dalbunnen ut mot Persfjorden med utsikt rett ut i Barentshavet.

Med fjære sjø åpenbarte en gedigen sandstrand seg for arkitektene, innrammet i tause Finnmarksfjell. På hver side av fjellene ligger et forrevet klippelandskap som turistbrosjyrene omtaler som månelandskap. Gjennom månelandskapet snirkler turistvegen seg fram mot det fraflyttede fiskeværret Hamningberg.

Ung satsing

Statens vegvesen har helt siden starten på reiselivsprosjektet midt på 1990-tallet brukt unge formgivere

i arbeidet med å legge til rette for økt turisme langs turistvegvegene.

Arkitektene Børre Skodvin og Jan Olav Jensen fikk sitt gjennombrudd med arbeidet de gjorde på de Nasjonale turistvegvegene over Sognefjellet og Gamle Strynefjellsvegen på 1990-tallet. Arkitekt Todd Saunders er prisbelønnet for arbeidet med utsiktsplattformen på Stegastein på Aurlandsfjellet.

I vinter inviterte Statens vegvesen unge formgivere til å presentere seg for Turistvegprosjektet.

200 henvendelser

Vegvesenet fikk 200 henvendelser fra inn og utland. 148 av disse ble invitert til å presentere seg for en jury på fem personer ledet av arki-

tekt Karl Otto Ellefsen. Han er rektor ved Arkitektthøyskolen.

Fem prosjekter

Juryen plukket ut 15 arkitekt-team. Disse 15 er nå i gang med konkrete planleggingsoppgaver i fem begrensede plan- og designkonkurranser. I hver konkurranse deltar tre av de prekvalifiserte planleggerne. Fire av oppdragene går ut på å lage skiseprosjekt til nye rasteplasser på de framtidige Nasjonale turistvegvegene på Andøya, Jæren, Varanger og Atlanterhavsvegen, mens den femte konkurransen skal komme med forslag til tilrettelegging i området rundt Torghatten på framtidig Nasjonal turistveg, Helgelandskysten sør.

- Legg bort planene!

- Planene om å splitte opp Statens vegvesen gjennom den foreslåtte forvaltningsreformen må legges bort, mener Statens vegvesens pensjonistforbund.

Geir Brekke

BERGEN: Vegvesenpensjonistene

har vedtatt en skrap resolusjon der de tar avstand fra regjeringas forslag til forvaltningsreform, der vitale oppgaver innen vegforvaltning skal overføres fra Statens til de nye regionene.

- Blir dette gjennomført vil Norge stå uten en overordnet faglig styring av vegsektoren, med den negative konsekvenser dette medfører, heter det i resolusjonen. Med

en felles administrasjon vil en sikre mest mulig likeverdige og gode forhold for trafikantene i hele landet, og et helhetlig trafikksikkerhetsarbeid. Dessuten vil en samlet vegforvaltning sikre en mer effektiv bruk av samfunnets ressurser.

- En oppsplitting vil medføre redusert gjennomføringsevne, styring og kontroll av utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet. Det

blir behov for vesentlig flere ansatte i en tid med rekrutteringsproblemer, med tilhørende økt byråkrati.

Det blir i tillegg økte administrasjonskostnader, noe som gir betydelig reduserte midler til bygging og vedlikehold av vegnettet, heter det blant annet i uttalelsen fra pensjonistforeningen til Statens vegvesen.

Skateingeniørens superbowl

Kontrollingeniør Eirin Aaseth fikk drømmejobben da hun kom til Statens vegvesen og E18-prosjektet i Drammen for to år siden.

Kjell Wold

DRAMMEN: Den unge ingeniøren fra Brumunddal, bosatt i Oslo, fikk 3,5 millioner kroner å boltre seg med for å tegne og designe et av landets største skateanlegg, og Norges aller første bowl i betong.

Fri bruk

- Dette er noe annet enn snekra tre-rampes, sier hun entusiastisk og kaster seg ut i vill ferd og Halsbrekkende øvelser i byens nye superbowl. Som ikke har noe som helst med amerikansk fotball å gjøre. Ved siden av bowlen er det også et splitter nytt streetanlegg i betong med tilhørende rekkverk. Parken inneholder elementer med varierende vanskelighetsgrad, slik at både nybegynnere og profesjonelle kan få en utfordring. Anlegget i Drammen kan brukes av folk både på rullebrett, rollerblades eller crossykler, men Eirin er en svoren skatefan. Faktisk en av landets beste, sier en mannlig skater som også tester anlegget denne formiddagen.

Drømmejobb

- Som skater har det bare vært en drømmejobb å kunne få bruke 3,5 millioner kroner til å planlegge, tegne og bygge disse flotte banene, sier Eirin og tar en ny runde til ære for fotografen. Høsten 2005 startet hun med planer og ideer til skateanlegget. Og i fjor høst startet byggingen av drømme-prosjektet, som hun senere har fulgt nesten daglig til det stod ferdig for noen uker siden. Og som den moderne og nyutdannede ingeniøren hun er, var også hennes hovedprosjekt til inge-



Skateingeniør: Eirin Aaseth er kontrollingeniør i Statens vegvesen og en av landets beste kvinnelige skatere. (Foto: Kjell Wold)

SKATERENS LILLE ORDBOK

Switch/fakie - Å rulle baklengs eller motsatt retning av det man har som naturlig retning.

Nose - Fremparten på et brett.

Tail - Bakparten på et brett.

Pop - Bra pop betyr at en hopper/oller høyt. (se ollie)

Slide - Å la brettet skli på f.eks en kant.

Truck - Hjuloppheng. Ca som akslinger på en bil.

Grind - Å skli på truckene.

Ollie - Når skateren hopper og brettet tilsynelatende henger med opp i luften.

Fliptrick - Ollie der brettet roterer eller ruller under skateren.

Wheelie/manual - Rulle i balanse kun på fram eller bakhjulene.

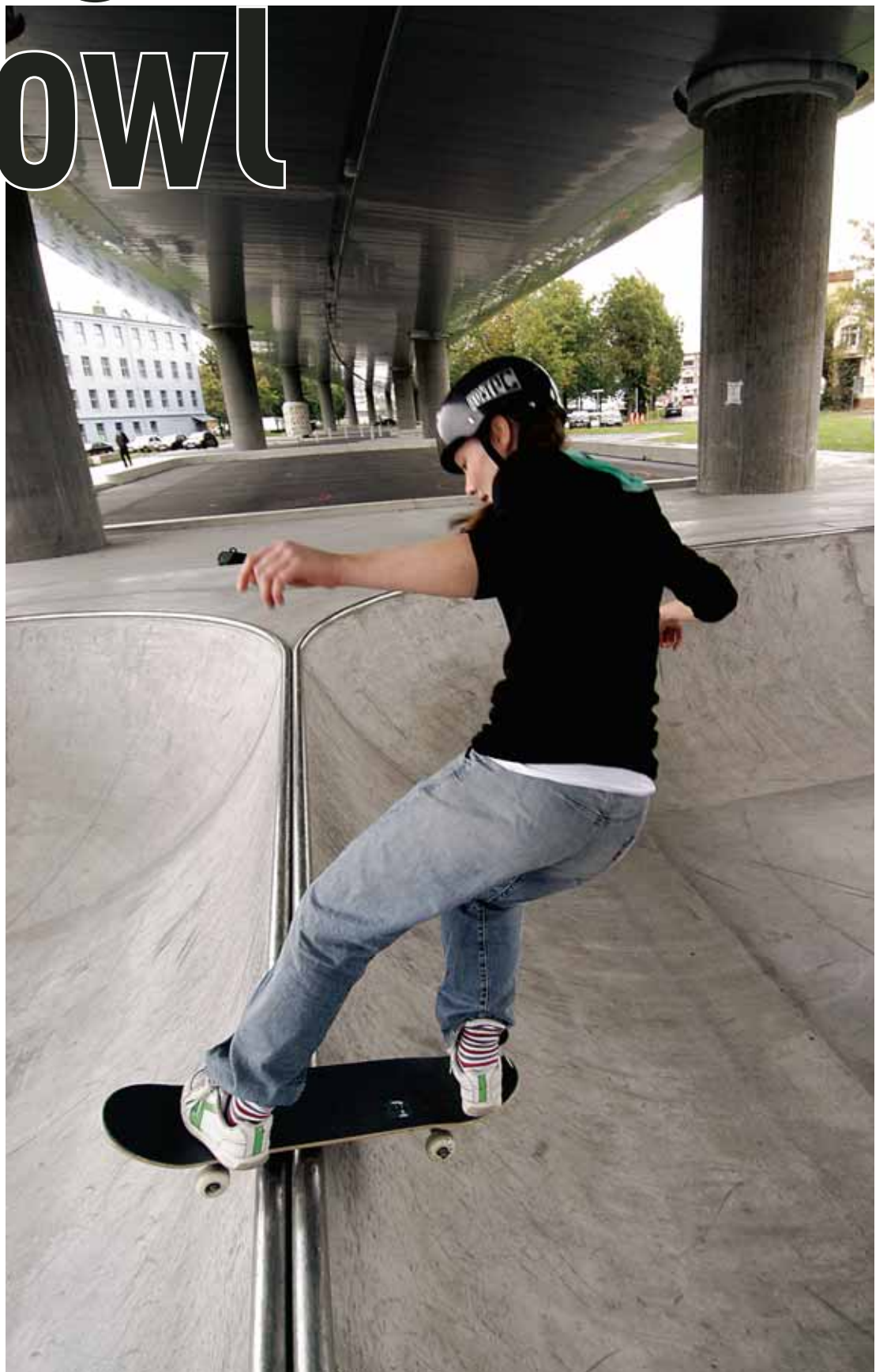
Bank - Hellende skråflate.

Curb - Kasse med kant til å skli på.

Flatbar - Horisontalt gjerde til å skli på.

Handrail - Hellende gelender til å skli på.

niøreksamen noe i samme bane: Materialsammensetning av betongdekke til bruk i skatepark.



Skatedronning: Kontrollingeniør Eirin Aaseth i Statens vegvesen har hatt drømmejobben i Drammen, tegnet og designet byens nye skatepark. (Foto: Kjell Wold)



Ny trafikkstasjon: Terje Bekker i Statens vegvesen gleder seg til ny trafikkstasjon og helt nye lokaler i Kristiansand til sommeren. (Foto: Kjell Wold)

Nytt hjem til Sankthans

Om snaue ni måneder starter et nytt liv for Statens vegvesen i Kristiansand. Da fødes byens nye trafikkstasjon og distriktskontor.

Kjell Wold

KRISTIANSAND: - Byggearbeidene på Rige ved E39 bare tre-fire kilometer vest for byen er godt i gang og i rute, forsikrer Terje Bekker i Statens vegvesen. Han gleder seg som en unge til å flytte inn i

nytt hjem til Sankthans neste år. Da får han og kollegene mye større og finere plass å boltre seg på enn i trangbodde og kummerlige lokaler inne på Lund.

- Det er ingen overdrivelse å si at trafikkstasjonen gikk ut på dato for flere tiår siden. Derfor blir de nye lokalene på Rige særdeles etterlengtet både for tilsatte og ikke minst alle kundene våre, sier Bekker.

Han viser oss hvor det fire etasjer høye administrasjonsbygget får plass. Trafikkstasjonen skal

ligge i første etasje. Distriktskontoret i andre og tredje, mens toppetasjen får møterom, kantine og trimrom.

Vegg i vegg med trafikkstasjonen kommer også en ny, stor og flott kontrollhall. Og på andre siden av vegen ved avkjøringen til Rige blir det en helt ny utekontrollstasjon.

- Den største utfordringen blir selve flytteprosessen rett forut for åpningen, men det skal vi klare når vi ser hva vi kommer til, smiler Bekker fornøyd.

REPORTASJE

**Åtte ressursjefer**

■ ■ Det er åtte søkere til stillingen som ressursjef i Statens vegvesen Region midt. To av søkerne er interne: Seksjonsleder Ivar Hol (bildet) og Vegdirektoratets Harald Buvik. Eksterne søkere er avd.leder Morten Bygland, prosj.leder Ivar Edmund Vatten, avd.sjef Kjell Sandli og tre hemmelige søkere, av dem to kvinner. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Ny Guinness rekord

■ ■ Verdens dypeste mannskor får nå sine prestasjoner offentlig godkjent som verdensrekord i Guinness Rekordbok. På minus 287 meter i verdens dypeste vegtunnel, Eiksundtunnelen på Sunnmøre, framførte de 29 mennene i "Tarrakarrain" verdens dypeste konsert; som stemmer fra jordas indre. Tunnelen skal åpne for trafikk 23. februar neste år.

Avlyst

■ ■ Vestlandsrådet sitt møte i Florø sist veke blei avlyst. Årsaka er at sakene som skulle handsamast blei forseinka. Dette gjeld m.a. ei drøfting av handlingsprogrammet for transportplanen for Vestlandet. No kjem sakene i staden opp på neste møte i rådet, som er 4. og 5. desember i Kristiansund. Det gjeld og lagnaden til vestlandsforsøket.

Tilsyn

■ ■ Den nye tilsynsseksjonen er under oppbygging i Region vest. Dei ni årsverka er delt med fem stillingar på verkstadtilsyn og fire på førarskuletilsyn. Fem av stillingane er stasjonerte ved Bergen trafikkstasjon og dei fire andre i Stavanger. Det bør vere ei målsetting at også regionvekkontoret på sikt kan bemannast opp med tilsynspersonell.

Skole- museum på veg

Den gamle skolen fra 1867 lå midt i løypa da Statens vegvesen skulle bygge ny rv. 30 i Singsås. Heldigvis.

Knut Opeide

FORSETMOEN: Dermed blir den gamle, forlatte skolestuen flyttet fra ingenmannsland til ny status som aktivt skolemuseum der dagens unge får lære sin ABC. Dette var bygdas aller første skole, og den ble fredet allerede i 1934. I forrige uke skjedde den nye planlagte husflyttingen i regi av entreprenøren Mesta, som utfører hele arbeidet med å legge riksvegen mellom Støren og Røros forbi de problematiske Fjesetbakkene.

Både gamle og unge i bygda fulgte nøye med da skolestua ble heist til værs og plassert på flyttebilen. Vegvesenets byggeleder Gunnar Bakken anslår at den vellykkede flyttingen kostet om lag 300 000 kroner. Etter mange og nervepirrende timers konsentrert innsats, kunne huset senkes ned på sin nye grunnmur, tett inntil dagens moderne barneskole.

Den gamle røde stuen var i sin tid kombinert skole- og kommunehus. Lærerne regjerte i første etasje, mens formannskap og kommunestyre holdt møtene sine i andre etasje. Den fredede bygningen inneholder fremdeles håndfaste spor etter disse aktivitetene. Etter at skolen allerede i 1899 flyttet til større lokaler, ble disse lokalene en tid benyttet av Madam Must's legat til "håndgjerningsrom" for jenter.



På flyttefot: Den fredede gamle skolen flyttes for å gi plass til ny riksveg i Midtre Gauldal. (Foto: Knut Opeide)

- Alle ønskjer den nye fylkesvegen velkommen. Det er nok difor mest alle grunneigarane er positive til at det blir kutta kraftig i hagane deira.

Geir Brekke

HAUGALAND: Det er ein av grunneigarane langs Skrevegen ved Haugesund, Knut Skarstein, som seier dette til Vegen og vi. Han er den som får største inngrepet i hagen sin med tofeltsvegen med gang- og sykkelveg som no er under bygging.

Har venta 25 år

- Vi har venta på denne vegen i over 25 år. Alle ventar på at det skal bli skikk på den smale og kronglete bygdevegen som blei bygd den tida hest og kjerre var køyredningane. Eg tykkjer ikkje anleggsarbeidet tett i husveggen har vore så sjenerande. Det verste var tørketida i juni, men då sette Statens vegvesen inn vannvogn som dempa støvplagene, seier Skarstein, og er like blid som sola når han sit på den nye natursteinsmuren som tek halve hagen på oppsida.

Stolt leiari

Denne dagen er seksjonsleiari Ivar Thorkildsen i Statens vegvesen på synfaring til fv. 832 Skrevegen i fastlandsluten av Karmøy kommune. Han er imponert over dei positive grannane langs den smale vegen som no skal få fullgod standard og gode tilhøve for mjuke trafikantar. Han er stolt over innsatsen som byggjeleiari Per Arne Enge og grunnervarar Tore Bjørnø har lagt ned på dette prosjektet.

65 grannar

Bjørnø seier til Vegen og vi at Skrevegen absolutt skil seg ut som eit positivt døme på gode løysingar mellom vegeigar og grunneigarane.

- Vi har fått til semje med ei aller fleste og løyve til å gå inn på alle berørte eigedomar. Det står vel att avtale med berre to av til saman 65 eigarar i skrivande stund.

- Vi har kome med tilbod om ein del fysiske tiltak knytt opp mot parkering og tilkomsttilhøve som huseigarane har hatt på ønskelistene sine. Terrenget er bratt, med skjæringar på oppsida og murar på nedsida av vegen. Såleis har det vore ein del utfordringar å få til høvelege avkøyrslar for grunneigarane, ikkje minst av omsyn til trafikktryggleiken. Men med godt samarbeid har dette gått seg til undervegs.

- Bustadane ligg tett inntil den gamle vegen. For å gi plass til ny



Godt nøgde: Huseigar Knut Skarstein (framme) har fått det største inngrepet i hagen sin. Ståande byggjeleiari Per Arne Enge (t.v.) og seksjonsleiari Ivar Thorkildsen frå Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

veg med gang- og sykkelveg har det og vore naudsynt å innløysa to hus, to hytter, fem garasjar, ein fjøs og eit kvernhus på nyanlegget, seier Bjørnø.

Formidling

- Mykje av forklaringa er at vi har brukt ein del tid på å tinga med grannane langs vegen. Det er viktig å lage teikningar som forklarar løysinga for kvar einskild grunneigar. Formidlinga av kva vi vil gjera, og korleis det vil bli sjåande ut når vi er ferdige er faktisk ein vesentleg faktor for å lukkast i å få til semje, seier Vegvesenets Tore Bjørnø.

Kan bli snikveg

Den ombygde Skrevegen vil kunne få auka trafikk når innkrevjinga av bompengar til Haugalandspakka tek til, truleg neste år. Det er ikkje planlagt å setje opp AutoPASS-stasjon på fv. 832 Skrevegen. Men dersom vegen blir mykje nytta av trafikk som vil unngå betaling, vil det bli vurdert å likevel få innkrevjing også på denne vegen.



Får smal til brei: Skrevegen var bygd for hest og kjerre, men blir no ombygd til tofeltsveg med gang- og sykkelveg. (Foto: Geir Brekke)

Møtefrie veier redder liv

■ Du setter deg bak rattet. Du skal kjøre tre timer til hytten hver vei. Da passerer du kanskje 1000 biler med noen få desimeters avstand mellom spillene, uten noen form for fysisk skille mellom veibanene. Du ser en bil på 45 meters avstand. Ett sekund senere har dere enten frontkollidert eller passert hverandre. Begge biler kjører lovlige 80 km/time. Det betyr at hver bil beveger seg 22,88 km. per sekund. Uoppmerksomhet fra en av sjåførene i et tiendedels sekund er nok til å forårsake død og lemlestelser kanskje for livet.

■ Dette er hverdag for oss alle. Og det blir stadig verre. I Aftenposten den 29.07 sto det at norsk økonomi på høygir gir voldsom vekst i transportbehovene. Antall trailere på norske veier har hittil i år økt med hele 8,6%!

■ Da er det bekymringsfullt at Veidirektoratets rykende ferske "Mulighetsstudie", som konkluderer med at det er mulig å halvere antall drepte og hardt skadde i perioden 2010-2019, baseres på en forventet økning i veitrafikken på bare 1,5% per år eller bare 18% i tiårsperioden! Har vi ikke fri flyt av varer og tjenester over landegrensene? Må vi ikke da planlegge

ut fra en øvre grense - og ikke en nedre grense - for den trafikkbelastning våre veier vil utsettes for? Alt annet må vel kunne betegnes som uansvarlig?

■ Nå skjer det jo en viss utbedring av veinettet i Norge. Nye motorveier bygges og noen steder settes det opp skiller mellom veibanene som umuliggjør møtekollisjoner. Men det skjer med sneglefart. I år har man bare planlagt å utplassere 9 km med slike livreddende skillevegger.

■ Svenskene har for lengst innsett at møtefrie veier redder liv og har tatt konsekvensen av det. Vi fikk nettopp inn en rapport som forteller at man nå har hele 1500 km med møtefri såkalt 2+1 vei samt 1500 km. motorvei. Og svenskene fortsetter å bygge midtdele raskt, nemlig med 150-200 km per år.

■ På folkemøtet i Kristiansand den 17. juli i år, arrangert av foreningen Nei til Frontkollisjoner, holdt fagsvarlig for trafikksikkerhet i Statens vegvesen et foredrag med tittelen: Møteulykkene er vårt alvorligste trafikkulykkesproblem!

Se: www.frontkollisjoner.no under 17. juli2007. Vi deler denne oppfatning.

Vegdirektøren sin vegpolitikk

■ Konstituert vegdirektør, Kjell Bjørvig, uttaler til fagblad for Byggebransjen, at det i forbindelse med arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP) 2010 - 2019 vurderes å bruke mer midler til vedlikehold av eksisterende vegnett i distriktene på bekostning av bla. utbygging av nye fire felts motorveier. Distriktene er helt avhengig av godt vedlikeholdte veier, presiserer han.

■ Utbygging av den 38 km lange 4 felts motorvegen mellom Kristiansand - Lillesand og Grimstad betyr ikke bare vesentlig kortere kjøretid mellom disse sørlandsbyene. Men også en rekke tilførselsveger bygges slik at distriktene rundt vil tilsvarende tjene på utbyggingen. Motorveger mellom byer bringer bokstavelig talt distriktene nærmere sentrum.

■ Vegdirektøren sier videre i et intervju med NRK at utbygging av stamveger primært bør finansieres med bompenger. I dag er allerede i stor grad nye motorveger finansiert gjennom bompenger, ja den nye strekningen i Vestfold mellom Langåker og Bommestad som åpner i 2009 er den første av sikkert flere som er 100 pst. bompengefinansiert. I Vegen og vi skriver vegdirektøren at utbyggingen av Kina's motorvegnett utelukkende vil bli finansiert ved bompenger, mens statsmidlene i sin helhet skal gå til å ruste opp veier i regionene og distriktene. Noe til ettertanke for Norge når strategiene nå skal formes i NTP 2010-19?

■ Her er mer til ettertanke. I september utgaven av det amerikanske fagbladet "Roads and Bridges" blir det satt søkelys på den enorme kinesiske motorvegutbyggingen. Fra 1992 til i dag er det bygd 41 000 km med motorveg. Innen 2030 skal det bygges ytterligere 51 000 km til en total lengde på 92 000 km. Da tangerer Kina tilnærmet lengden på det amerikanske motorvegnettet. Sam-

tidig bygges det dobbelsporede jernbanelinjer i samme traseer mange steder.

■ Kina og de nye øst-europeiske statene bygger motorvegnett som alle vestlige land, med unntak av Norge, tidligere har gjort. I våre naboland vedtok den svenske Riksdagen på begynnelsen av 90 tallet at E-4 skulle utbygges til motorveg hele vegen mellom Malmø og Stocholm og videre nord til Uddevalla. I år er strekningen ferdig. Det danske Folketinget vedtok tilsvarende på begynnelsen av 90 tallet at hele Danmark skulle bindes sammen i et motorvegnett kalt den store H. I 2005 var utbyggingen ferdig.

■ Norge trenger også et moderne stamvegnett mellom regionene. Hovedlinjene i stamvegnettet bør være et motorvegnett, for eksempel en dobbel Y, der den ene retningen kan være Steinkjer - Gardermoen splittet til hhv. Mandal og Svinesund, mens den andre retningen kan være Ørje - Odda splittet til hhv. Stavanger/Haugesund og Bergen. Som i den nye motorvegen mellom Kristiansand og Grimstad bør traseene være mest mulig rettlinjede og bygges i utmark. Da trenger ikke totalt antall km i dette motorvegnettet overstige mer enn ett par tusen. Sammen med tilførselsveger vil det allikevel gi stor nytte for en stor del av befolkningen.

■ I Norge tenkes det altfor tradisjonelt ang vegutbygging og vedlikehold. Kanskje vegdirektøren skulle få stelt med sitt? Drift, utbygging og vedlikehold av sekundærvegnettet. Så kan store utbygginger av stamvegnettet frikobles fra Vegdirektoratet og organiseres som egne drifts- og utbyggingsprosjekter, gjerne med utenlandske kompetanse.

Leif Kåre Spartveit
Kristiansand

■ Og veimyndighetene vet hvor veiene er brede nok til at det kan utplassere midtrekkverk nå. Men det prioriteres altså ikke. Man venter på politiske beslutninger. I mellomtiden dør og lemlestes mennesker unødige. Det kan vi ikke akseptere.

■ Vi forventer nå en øyeblikkelig kursendring slik at man allerede i 2008 utplasserer midtdele alle de steder der Statens vegvesen vil anbefale det.

■ I et noe mer langsiktig perspektiv forutsetter vi at våre politikere prioriterer arbeidet med å sikre våre

barn, og ikke minst barnebarn, et konkurransedyktig og tidsmessig transportsystem i Norge. Her må målet være å redusere antall drepte og skadde i trafikken til et minimum samtidig som hensynet til miljø og fremkommelighet gis høy prioritet.

■ Dette forutsetter en holdningsendring og vilje til økt satsning innenfor transportsektoren i Norge. Dette må skje parallelt med intensivert satsning med å hindre møtekollisjoner som beskrevet ovenfor.

■ Den 29.07.08 ble våre anbefalinger

overlevert Statsministeren i et positivt møte med hans statssekretær Svein Fjellheim.

■ Vår forening er nå blitt høringsinstans i forbindelse med Nasjonal Transportplan. Der vil vi la oss høre.

■ Du skal ikke tåle så inderlig vel den trafikkulykke som ENNÅ ikke har rammet deg selv.

Trygve Præsttun
Sivilingeniør NTH
Styremedlem i foreningen:
Nei til Frontkollisjoner

Fuglene på Tautra kunne flydd hele tiden

■ Kortversjonen av historikken bak prosjektet Fastlandsforbindelse for øya Tautra i Trondheimsfjorden er følgende: Statens vegvesen Nord - Trøndelag utarbeidet i 1974 et forslag til fastlandsforbindelse for Tautra. Det gikk ut på å bygge en 2,5 km. lang bru over hele sundet ved å slå ned stålørspeler parvis med 30 m. avstand, og så fløte inn prefabrikerte stålbeleggen med betongdekke. Dette var en enkel og rimelig bruløsning som ikke ville forstyrre fugleliv og strømningsforhold. Kostnadsoverslaget ble likevel noe i overkant av det politiske myndigheter hadde forventet, og det var usikkert om prosjektet kunne realiseres. Lokale interesser kom på banen med et forslag om en fylling over sundet, med et kostnadsover-

slag fra en maskinentreprenør hvor mengdeberegningen var basert på et lengdeprofil av sjøbunnen. Vegvesenets innvendinger om at det var meget dårlige grunnforhold til dels med kvikkeire, slik at en i beste fall måtte forvente betydelige mengdeøkninger, i verste fall et kvikkeire-skred, ble ikke tatt til følge, og fyllingsalternativet ble vedtatt bygd. Da dette sto ferdig i 1977 var mengdeøkningene det dobbelte av det som lå til grunn for vedtaket om å bygge fyllingen, og sluttsommen var omtrent den samme som vegvesenets kostnadsoverslag for brualternativet.

■ Resten av historien kjenner vel de fleste, og det er nå bare å håpe at gjenåpningen av sundet med en 350

m. lang bru vil eliminere skadevirkningene av fyllingen. Det kan tilføyes at med vegvesenets opprinnelige forslag om en 2,5 km. lang bru så hadde det neppe vært behov for viltsperre, som det har vært mye problemer med.

■ I "Vegen og vi", nr.13/07, har Lars Christensen et innlegg hvor Statens Vegvesen blir holdt ansvarlig for at det ble bygd fylling over til Tautra. Som vegstyremakt for fylkeskommunen var vegvesenet byggherre for prosjektet, men det var altså ikke vegvesenets forslag som ble bygd. Det er derfor feil å tillegge vegvesenet ansvaret for de skadene som oppsto.

Svein Hovland

16-årig livsglede

■ Sigmund Riis vil avskaffe lett motorsykkel. Altfor farlig, mener han. Og det beste er at tiltaket er gratis.

■ Jeg har stor respekt for Riis' bekymring og ønske om å unngå ulykker med unge mennesker. Jeg kjenner Riis som en omsorgsfull og klok mann. Det som likevel bekymrer meg er at en representant for Statens vegvesen helt ser bort fra unge menners transport- og mobilitetsbehov og den glede de har av mobilitet og motorsykkel. Sett med mine øyne er det ikke omtanke å ta fra dem denne muligheten. At en dødsulykke i Skien er skremmende, er vi enige om. Men samtidig må vi være villige til å se at tusenvis av unge mennesker har stor glede av sin lette motorsykkel både til transport, til nettverksbygging og til fritidsreiser. Jeg kjenner mange 16-åringere. En av dem jeg kjenner har stadig pakket opp sykkel med telt og reist til fjells for å fiske. Andre drar på feriereiser og besøker venner langt avsted. Atter andre finner nye venner gjennom mc-miljøet og utvider sitt sosiale nettverk. Dette er sider av mc-kjøringen som sjelden løftes fram.

■ Ja, man er utsatt når man kjører motorsykkel. Det krever kompetanse og trafikforståelse. Det er derfor Norsk Motorcykel Union (NMCU) har engasjert seg for å arbeide fram en god føreropplæring, selv om den blir dyrere. Som medlem av NMCU's trafikksikkerhetskomité er jeg stolt av å vise til bøkene Full Kontroll og Godt Tenkt som en støtte til motorsyklister etter føreropplæring. Disse ligger tilgjengelig på nettet, også for 16-åringere. Hvem sa



at 16-årige motorsyklister ikke har noen organisasjon i ryggen?

■ Ja, det skjer ulykker med unge mc-førere. Det gjør det også med unge bilførere, som får kjøre biler med langt større fartspotensial enn de på lett mc. Statens vegvesen har arbeidet hardt for å gi de unge mest mulig trafikkerfaring før de skal kjøre bil på egen hånd. I sine innlegg ser Riis fullstendig bort fra verdien av den trafikkerfaringen man får på lett motorsykkel og moped. Dette kommer til nytte når de skal kjøre bil senere. Motorsykkelførere er sårbar og lærer raskt om sin egen risiko og blir derved våkne i trafikken. Fra England kjenner vi til at bilførere som kjører motorsykkel får lavere forsikringspremie. Hvorfor? Fordi de har langt lavere ulykkesutsatthet.

■ Riis foreslår også at mopeden skal holde seg til 50-soner. Det høres ut som et overgrep mot alle som bor på landet og trenger sårt til transport. Mopeden er sårbar på landeveg, først og fremst på grunn av

biltrafikken. Jeg er glad for at unge på landet har mulighet til å skaffe seg lett motorsykkel som kan holde følge med trafikken. De er ikke få de mopedistene som er blitt presset av vegen av biltrafikken.

■ Ja, jeg er ivrig motorsyklister selv og mitt syn farges av det. Jeg takker min far som tillot meg å kjøre motorsykkel, selv om han selv måtte bite i seg frykten, slik at jeg skulle kunne leve. Både jeg og NMCU ønsker sterkt at unge mennesker skal få ha denne mobiliteten og livsutfoldelsen og tilbud om et kjøretøy ute i et livsfarlig trafikksystem, som Riis kaller det).

■ Med ett pennestrøk ønsker Statens vegvesen representant Riis å sette en stopper for dette. Undres hva det norske folk ville si hvis man med et pennestrøk forbød biler med hastighet over 100 km/t??

Leif Klyve, medlem i NMCU's
Trafikksikkerhetskomité

REPORTASJE



VIP på vegopning: Vegvesenets Gudny Fagerhol vert ny ordførar i Ørsta. (Foto: Knut Arne Aarset, Sunnmørsposten)

No vert Gudny ordførar

Gudny Fagerhol har vore "skrankedame" på trafikkstasjonen i Ørsta i 30 år. No vert ho ordførar i kommunen og får møte Statens vegvesen frå ein heilt annan kant.

Knut Opeide

TRONDHEIM: - Ja, som ny ordførar kjem eg nok til å få mykje å gjere med Statens vegvesen i ymse samanhengar. Det vert eit spanande samarbeid og ei heilt ny rolle for meg, seier den røynde politikaren frå Arbeidarpartiet etter at det vart klart at ho overtek ordførarvervet etter fire år med ordførar frå Framstegspartiet.

Snorklipping?

No ser ho fram til å møte representantar frå Vegvesenet på ein ny måte.

Alt i februar vert det stor vegfeiring i nærområdet når det gigantiske Eiksundsambandet med verdas djupaste vegtunnel skal opnast. Som ordførar i den eine vertskommunen vil nok Vegvesenordføraren Gudny Fagerhol få ein framskutt plass blant VIP'ane. Direkte unaturleg hadde

det vel heller ikkje vore å la henne få klippe sjølve snora ...

Fagerhol har jobba heile tretti år i skranken på det som no heiter Ørsta trafikkstasjon, men som mange framleis kallar Biltilsynet.

Røynd politikar

- No har eg søkt om fire års permisjon frå stillinga mi. Det kjennast svært vemodig. Men eg vonar å komme attende til Vegvesenet. Eg er trass alt

berre 58 år, smiler skrankedama som no vert heiltidspolitkar i den stolte kommunen på Sunnmøre.

Men ho er likevel ingen nybyrjar innan politikken. Gudny Fagerhol har jobba politisk i alle år, og har fleire periodar bak seg både i kommunen og i fylkestinget. Ho har vore varaordførar og leiar i fylkets likestillingsutval. I tillegg har ho engasjert seg aktivt i fagleg arbeid i Vegvesenet gjennom Arbeidsmandsforbundet.

To vegvesenordførere

Fem vegvesentilsatte var ordførerkandidater ved høstens valg. I tillegg til Gudny Fagerhol tar Olav Lunden i Leikanger fatt på fire nye år i ordførerstolen.

Kjell Wold og Anne Marit Ø. Johansen

OSLO: Olav Lunden har allerede hatt permisjon fra stillingen sin i Statens vegvesen i fire år for å være ordfører i Leikanger kommune. Etter høstens kommunevalg ble det klart at Lunden, som representerer Arbeiderpartiet, får fire nye

år i ordførerstolen i kommunen som er vertskap for Vegvesenets regionvegkontor i vest.

Knut Hagelia (Ap) i Statens vegvesen ble ikke ny ordfører i Gjerstad. Senterpartiet valgte borgerlig med en stemmes margin. Vegvesenkandidat i Sande i Vestfold, Kristi K. Galleberg (Sp), var sjanseløs på ordførerstolen, mens Knut Hagelia i Gjerstad gjorde et godt valg og ble største parti. 61-åringen fra Gryting mellom Gjerstad og Brokelandsheia tar nå plass i formannskapet. Han var politisk aktiv for Ap i nesten en mannsalder på 1980 og 1990-tallet, i en periode som varaordfører. Ved

høstens kommunevalg gjorde han politisk comeback etter åtte år på sidelinjen. Men det endte ikke med debut i ordførerstolen.

I Molde var Region midts trafikksjef Harald Valved Fremskrittspartiets ordførerkandidat. Han nådde ikke opp i kampen om ordførervervet i rosenes by.

Ordfører: Olav Lunden (Ap) i Statens vegvesen ble gjenvalgt som ordfører i Leikanger. (Foto: Kjell Wold)



TEMPEN PÅ TAMPEN

■ **NAVN:** Bård Bårdløyken ■ **ALDER:** 50 ■ **STILLING:** Fotograf/snekker
 ■ **BOSTED:** Heidal i Oppland ■ **SIVILSTATUS:** Enkemann, ett barn
 ■ **AKTUELL SOM:** Etterlatt

Burde ikke fått dødsstraff!

- Ragnhild burde ikke fått dødsstraff fordi hun gjorde en liten feil i trafikken, sier Bård Bårdløyken fra Heidal i Oppland.

Håkon Aurlien

HEIDAL: I februar mistet han kona og to sønner i en ulykke på E6. Ansvaret plasseres han på landets øverste politiske myndigheter.

- Gjennom mange tiår har Norge hatt statsministere som har vært unnfalende til sikkerhet på vegene. Når jeg gir statsministeren skylden, gir jeg han mulighet til å ta ansvaret og fordele dette videre i fellesskaps-systemet, sier Bård Bårdløyken.

Sovnet

Ulykken skjedde på ettermiddagen den 15. februar. Ragnhild Sæter var på vei hjemover fra Lillehammer etter et tannlegebesøk. Like nord for Fåvang skar bilen med henne og de tre sønnene over i møtende kjørefelt.

Sammenstøtet var voldsomt og tok livet av henne og sønnene Knut (11) og Ola (12). Sønnen Hans (nå 15) fikk lettere fysiske skader.

- Problemet var at det kom et vogntog imot. Hadde det vært midtdeler på stedet hadde sovningen antakelig bare ført til materielle skader, sier Bård Bårdløyken.

- Vi kan ikke bygge midtdelere over alt. Men vi kan bygge midtdelere der det er så mye trafikk at en liten feil vil få veldig store konsekvenser, sier han.

Feil sted

Bårdløyken har møtt føreren av vogntoget flere ganger.

- Det er ikke noe å laste han for. Han var bare på feil sted på feil tidspunkt og fikk det fryktelig etterpå, sier han.

Bårdløyken er veldig glad for støtten fra nærmiljøet i Heidal. Det gjelder ikke kriseteamet som ville holde han unna det som skjedde, men sambygdinger og medier som tok direkte kontakt og som møtte han og sønnen der de var.

Få dager etter ulykken var huset fylt av blomster og han ba om at folk i stedet bidro til et minnefond. Til nå er det kommet inn 330 000 kroner som skal brukes på ungdomsaktiviteter de tre guttene var engasjert i.

Optimist

Gårdbrukeren, fotografen og snekkeren forteller at både han og sønnen har det bra nå. Han mener en optimistisk natur har vært til god hjelp, men forteller om perioder der han var veldig nede.

Like før ulykken hadde han kjøpt seg gravemaskin

- Det er mye terapi i gravemas-

kinkjøring. Og det er blitt veldig mye naturfotografering i sommer, sier han.

Han har hatt stort behov for å være ute blant folk, og har møtt veldig mange mennesker på en helt ny måte.

- Jeg vil ikke være lei meg når jeg tenker på Ragnhild, Knut og Ola. Jeg vil ta vare på de gode minnene etter dem, men må leve fremover, sier han.

Vi endre kurs

Bårdløyken vil bruke kreftene på det som gagnar fremtiden. Han har hatt møter med samferdselsmyndigheter lokalt og regionalt. Nå ønsker han et møte med landets samferdselsminister og statsminister.

- Jeg vil ikke møte dem for å snakke om ulykken og meg selv, men om å ta vegtrafikkulykkene alvorlig. Når åtte mennesker dør i en skipsulykke eller fire i en flyulykke, reageres det på en helt annen måte enn over åtte omkomne på E6 fra Biri til Dombås på få uker. Det kom intet kondolansetelegram til meg fra statsministeren. Hadde han sendt det, måtte han også ha involvert seg og gjort noe med det, sier Bårdløyken.

- Alle vet at vi har et alt for dårlig hovedvegnett. Vi vet også at vi har penger nok til å bygge de vegene vi trenger, at det bare står på vilje, sier Bård Bårdløyken.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Fordi det er menneskelig å gjøre feil i trafikken. Føreren har ansvaret, men mange ulykker ville vært unngått om vegene og vedlikeholdet var bedre.

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

Statens vegvesen har det ikke lett, bevilgningene minsker og arbeidet deres blir mer og mer omfattende og vanskelig.

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

Da ville jeg ha tråkket samferdselsministeren hardt på tærne og sagt at jeg ville ha penger til å bygge et skikkelig vegnett.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Da ville jeg ha tatt vegdirektøren med til finansministeren og rådet henne til å finne frem de pengene som trengs.



Dødsstraff: Bård Bårdløyken tror kona Ragnhild sovnet bak rattet. Men hun og de to sønnene skulle ikke ha mistet livet for det. (Foto: Håkon Aurlien)

LØSGRUS

HVA SKJER?

9-13. OKT/BEIJING ■ ITS World Congress

10-11. OKTOBER/GARDERMOEN ■ Transport og Logistikk 2007

12. OKT/HELGELAND ■ Åpning av opprustet rv. 808 Finneidfjord-Hemnesberget

12. OKT./ROMERIKE ■ Åpning rv. 2 Kløfta-Nybakk

16.-18. OKT/TROMSØ ■ Teknologidagene

18. OKT/HELE LANDET ■ Refleksdagen 2007

19. OKT/MÅLØY ■ Åpning rv. 617 Måløy-Raudeberg

26. OKT/TROMSØ ■ Gjenåpning av Langnestunnelen

26. OKT/VESTFOLD ■ Åpning ny E18 Kopstad - Gulli

29-30. OKT/OSLO ■ Brukonferansen 2007

6. NOV/OSLO ■ Konferansen Den trygge bilen

8. NOV/LILLESTRØM ■ Den nasjonale veikonferansen

29. NOV/TØNSBERG ■ Åpning Ringveg nord/Frodeåstunnelen

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.



Det er ennå ikke kommet inn noe svar på bildet i forrige utgave, mens vegmuseet har fått ytterligere opplysninger om bildet i nummer 13. Arnhild Hauge tror bildet var tatt på Haukeli ca. 1950. Det viser mjølkebil på veg til ysteriet. Huset i bakgrunnen er Haukeli Turistheim.



LØST OG FAST



Litt vondt å reise fra

Noen steder gjør det mer vondt å reise fra enn til. Det gjelder også den knøttlille, hyggelige, men litt søvnige alpebyen Au i Tyrol, få mil sydøst for Salzburg. Siden det bare tok noen sekunder å kjøre gjennom, gjorde det ikke særlig vondt heller. (Foto: Øivind Skar)

Ølen

Ølen finn du langs E134 lengst nord i Rogaland. På 1500-talet var namnet Øllund. Det knytter seg uvisse til opphavet, men verbet ALA og ein fiskerik fjord blir nemnd av fagekspertisen. Seinare blei namnet Alund nytta. På slutten av 1800-talet var namnet Ålund, fram til kommunestyret i 1895 vedtok å byte namn til Ølen, for ikkje å bli forveksla med Ålesund i posten. (Foto: Geir Brekke)



Her om dagen

Ny og gammel E18 ved Morholt vest for Grimstad. På de første fire km av ny E18 fra Grimstad til Kristiansand vil ny og gammel E18 krysse hverandre en rekke ganger. (Foto: Kjell Wold)



UNORMALER

72

What's up?

Det engelske uttrykket "Whats up?" bør være en god ledetråd for å finne svaret på dagens gåte: Hva er galt med dette skiltet?

Det var Vegvesenets våkne distriktssjef i Nordmøre og Romsdal, Jan Arild Johansen, som under en befarings på Smøla oppdaget dette unormale skiltet. Han visste nemlig at det ikke skal finnes noen riksveg med nummer 699 i hans vegrike. Mystisk! Dermed lot han seg avfotografere ved skiltet med tanke på å finne nærmere ut av mysteriet. Ved en tilfældighet kom han til å se dette bildet opp ned, og da så han med en gang løsningen: Nummerskiltet var montert feil veg. Korrekt vegnummer er nemlig 669.

- Det skulle vært artig å vite hvor lenge nummerskiltet har hengt opp ned uten at noen har merket det. Moralene må uansett være at sjefen i Statens vegvesen bør bli flinkere til å snu sakene på hodet i jakten på gode løsninger, sier Vegen og vi's unormale jury i en munter kommentar.



Dagens gåte: Hva er galt med skiltet som Vegvesenets distriktssjef fant på Smøla? (Foto: Reidun Øverland)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Sparekniv på vegbudsjettet

- Regjeringens forslag til vegbudsjett for neste år innebærer en sul-teforing av Statens vegvesen, leser vi i Vegen og vi nr. 5 1987. - Dette ligger langt under det nivå Vegdirektoratet mener er nødvendig. Det magre budsjettet gjør også at

Norsk vegplan 1986-89 ikke vil kunne bli oppfylt, heter det i artikkelen som konkluderer med at "Vegdirektoratet kan ikke se noen god begrunnelse for at vegbevilgningene holdes dårligere oppe enn de øvrige statsutgiftene."