



Statens vegvesen

# Vegen og vi

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE/NOREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## TRAFIKKSIKKERHET:

- Noen vogntogsjåfører ber frivillig om å få kontrollert bremsene, sier Vigdis L. Skei i Statens vegvesen.

SIDE 4

## STATSBUDSJETT:

Det manglar 900 millionar kroner i framlegget til statsbudsjett for å stogge forfallet på vegnettet.

SIDE 10-11

## REGIONREFORMEN:

Tre eks-ministre og en eks-vegdirektør mener det er en ulykke om 18 000 km riksveg fra 2010 blir fylkesveger.

SIDE 20

## Punktum finale

LEDER SIDE 2



## Bekymret for småbruer

- Det er stor variasjon i hvordan private og kommunale bruer følges opp, sier seksjonsleder Børre Stensvold i Statens vegvesen.

SIDE 6



## Blankpusser handlegate

Oslos mest attraktive handlegate, Bogstadveien, skal blankpusse. Statens vegvesen gir gata en ansiktsløftning til hundre millioner kroner.

SIDE 15

## Stopper E6-utbygging

Åtte km av E6 vest for Alta utbedres som første av ni parseller. Manglende bevilgninger stopper prosjektet neste høst.

SIDE 18



**Ber om møte:** Vegvesenets utbyggingsdirektør Lars Aksnes vil ha alle kortene på bordet etter at folk i entreprenørbransjen har kommet med skarp kritikk. (Arkivfoto: Geir Brekke)

# Ber om dialog

**Inviterer til samarbeid.** Utbyggingsdirektør i Statens vegvesen, Lars Aksnes, ser svært alvorlig på nylig fremsatt kritikk fra entreprenørhold om dårlig samarbeidsklima. - Nå vil vi invitere til dialog med hele entreprenørbransjen for å få problemene på bordet, sier han.

SIDE 9

## Krever øremerking til trafikksikkerhet

Det kom et massivt krav om øremerking av statlige midler til trafikksikkerhet da fagfolk og politikere diskuterte forvaltningsreformen under årets TS-fokus. - Vi kan ikke legge ned staten, sa fylkessekretær Idar Ertsås i Trygg Trafikk i Nord-Trøndelag.

SIDE 5



## DAGSORDEN

# Punktum finale

## LEDER

Helge Rong

■ Hanekleivsaka har vore ein verkjebyll for Statens vegvesen heilt sidan hendinga jula 2006. Vegdirektør Olav Søfteland måtta betala den største prisen, då han måtte ta permisjon frå si stilling i byrjinga av juni. Saka har på mange måtar ridd heile organisasjonen Statens vegvesen som ei mare.

■ Den såkalla Agendarapporten, som vart presentert måndag, har teke for seg heile styringssystemet til Vegvesenet. Hovudkonklusjonen er at styringssystemet i dag vert vurdert som tilfredsstillande, men ein må få meir systematisk kvalitetsrapportering frå prosjekta.

■ På 90-talet derimot, meiner Agenda at rolle- og ansvarstilhøva var noko meir uklare. Spesielt nemner ein her oppfølginga av eigenproduksjonen. Konsulentselskapet peiker og på at Vegdirektoratet ikkje tok tak i den uklårheita som eksisterte, men at desse fekk leve vidare i organisasjonen. I dag er tilhøva mykje meir avklarte, konkluderar rapporten.

■ Truleg vart eit punktum sett då granskingsrapporten frå konsulentselskapet Agenda vart lagt fram. Likevel er det mykje arbeid igjen før lærdommen frå hendinga er teken godt nok omsyn til i det vidare arbeidet Statens vegvesen skal utføra i framtida.

## Eigen metode

■ Prosjektlear Gunnar Bakken i Statens vegvesen har utvikla sin eigen måte å driva veganlegg på. Han freistar mellom anna å nytta seg av kreativitet og lokkar med gulrot for å få med seg entreprenøren i å utvikla nye og rimelegare løysingar undervegs i byggjeprosessen. Bakken tek også omsyn til omgjenvaden som må leva i eit anleggsområde. Mellom anna har han innført helseplikt for alle sjåførane på anlegget til skuleborna. Bakken sin metode har difor gjeve mange gode og rimelegare løysingar, som gagnar både vegvesen, entreprenør og lokalsamfunn. Andre med same ansvar kan godt sjå til Bakken og hans metode!



## VEGDIREKTØRENS SPALTE

Kjell Bjørvig, vegdirektør

**Dersom denne trenden fortsetter, kan konsekvensen bli at starten på nye prosjekt kan bli utsatt**

## Vegbudsjettet for 2008

”Nøgd, men bekymra for forfallet” var min overskrift på pressemeldingen som vi sendte ut i forbindelse med offentliggjørelsen av Samferdselsdepartementets forslag til vegbudsjett for 2008.

*Hva er jeg fornøyd med og hva er jeg mest bekymret for når det gjelder vegens standard?*

Jeg er selvsagt mest fornøyd med at Regjeringen følger opp det investeringsnivå som flertallet på Stortinget sluttet seg til ved behandlingen av NTP 2006-2015. Dette muliggjør en rasjonell anleggsdrift på igangsatte vegprosjekter, samtidig som det også gir mulighet for å starte opp sju større prosjekt på stam- og det øvrige riksvegnettet. Likeså er det bra at flere viktige rassikringsprosjekt på Vestlandet og i Nord-Norge blir startet.

Bekymringen skyldes hovedsakelig at budsjettforslaget ikke er tilstrekkelig til å stoppe forfallet på riksvegnettet, som er beregnet til å utgjøre 16 milliarder kroner ved inngangen til 2008.

Vegnettets standard forfall skyldes hovedsakelig at vedlikeholdsbevilgningene i mange år har vært for lave. Samtidig har slitasjen fra en stadig økende vegtrafikk vært større enn forutsatt, og nye og kompliserte veg- og tunnelanlegg har kostet mer å vedlikeholde og hatt et sterkere forfall enn tidligere beregnet.

Bekymringene blir selvsagt ikke mindre av at kostnadsutviklingen i anleggsmarkedet har hatt en til dels dramatisk utvikling de siste månedene. Årsakene til dette kan være mange. Økte råvare- og materialpriser, risikofylte prosjekter og redusert konkurranse i markedet har vært nevnt som de viktigste årsakene.

Dersom denne trenden fortsetter, kan konsekvensen bli at starten på nye prosjekt kan bli utsatt, samtidig som forfallet på de eksisterende vegene øker ytterligere.

Vi må uansett vurdere om konkurransen og antallet anbydere kan økes ved for eksempel å dele opp prosjekter i mindre kontrakter for å tiltrekke de små og middelstore entreprenørene. Alternativt kan vi utforme så store kontrakter at internasjonale entreprenørselskaper melder sin interesse.

Jeg håper nå at Regjeringen følger opp sine lovnader i Soria-Moria erklæringen og at investeringsbudsjettet i 2009 løftes ytterligere for å dekke etterslepet fra 2006-bevilgningen. Samtidig bør det tas hensyn til et øket kostnadsnivå og en sterkere trafikkøkning enn forutsatt. Innenfor trafikant- og kjøretøysiden er det også behov for budsjettøkning for å redusere køene på trafikkstasjonene og for å øke omfanget av kontrollvirksomheten som har god virkning på trafiksikkerheten.

## 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 16. oktober kl. 13.00. Neste utgave kommer 1. november 2007

## KRONIKK

**TRAFIKKSIKKERHETSRESEPT** ■ Sikkerhet, trafikkforståelse, avvikling og samhandling sammen med trygg, god behandling og respekt for dette herlige, men farlige kjøretøyet.

# 16-åringene på lett motorsykkel

■ Dessverre har vi også i år vært vitne til at mange liv går tapt i trafikken. Det diskuteres opp og i mente hva som bør/kan/må gjøres. Det fokuseres på tunge kjøretøy og selvfølgelig mc. Men å tro at refleksvest og plombering av syklene vil redde mange liv er jeg ikke så sikker på. Se bare på mopedene, som dessverre kun skal gå i 45 km/t, og med en liten og lett opplæring!

■ Unge mennesker har ikke mental kapasitet til å forstå hva det vil si å kjøre med stor nok grad av sikkerhet i dagens trafikk situasjon. Som ivrig mc-mann, både i trafikk og på bane, instruktør i Senior mc's årlige utviklingskurs, og sist men ikke minst, som sensor på dette kjøretøyet, oppdager jeg mange tiltak som kan settes inn.

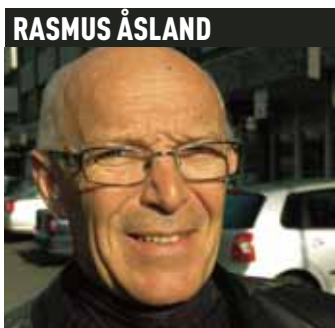
Her i vårt distrikt ser vi at flere skoler har sluttet med opplæring på motorsykkel, spesielt lette. De har rett og slett gitt opp de yngste. Forståelig nok, det kan nok for mange være vanskelig å motivere en ungdom på 15-16 år. Jeg har tidligere sendt inn forslag til øvelser jeg mener kunne være til stor nytte. Et av dem er sikkerhetskurs på bane også for lett mc.

■ Det fokuseres på priser over hva ulykker og dødsfall koster samfunnet. Vi må imidlertid innse, at så lenge vi har olje og bensin og biler og motorsykler produseres og selges, må det gjøres tiltak for å begrense disse tragiske ulykkene og dødsfallene. Og det gjøres tross alt mye bra. Bedre sikring av vegger, midtskille, fotobokser, o.s.v. Men så settes fartsgrensene ned der det ofte er ulykker. Her lurer jeg på om hva den egentlige årsak til ulykkene er? Alvorlige ulykker skyldes som regel for stor fart. Det settes ned fartsgrensene, lages midtskille – heltrukne doble sperrelinjer og det sikres på best tenkelig vis. Men hva er realitetene? Tror mange blir trette av å sitte i endeløse køer, 10-20 km/t under forsvarlig fart. Heldiggrisen som triumferende kommer hjem og forteller om den lange køen han var i.

- Heldigvis lå jeg først. Og jeg holdt fartsgrensene hele tiden, helst litt under så det skulle være trygt. Sparte til og med på bilen i oppoverbakkene ved å slippe opp litt på gasspedalen. Stakkars han som kjørte forbi meg, og rett i radaren. For ikke å snakke om den store fæle traileren som kom bak meg, det var ikke snakk om tre sekunders regelen, spesielt i oppoverbakkene. Men han klarte ikke å holde følge nedover. Ikke



**Motorsentre:** - Bygg motorsentre hvor ungdom kan utvikle seg og få bedre forståelse for hvilke krefter som må takles. (Arkivfoto: Geir Brekke)



■ **HVEM:** Rasmus Åsland er inspektør ved Stavanger trafikkstasjon. (Foto: Bernt Ove Flekke)

rart det skjer mye ulykker med disse tullballene. Dette er en del av virkeligheten på vegene våre i dag.

■ **Hva kan vi gjøre?**

- Luke bort mange av den kategorien nevnt ovenfor.
- Etablere oppfriskningskurs på frivillig basis, uten frykt for

eksamen eller stryk.

- Høyere status på førerkortet slik at ungdommene blir mer redde for å miste "lappen".
- Prøveperiode de 2 første årene, med ny evaluering, slik som på Island.
- Bedre opplæring i alle klasser.

■ Så til motorsykkelen igjen.

Vi må bruke noen av alle millionene vi har til å bygge motorsentre hvor ungdommene kan få utvikle seg og få den nødvendige forståelse av hvilke krefter som må takles under forskjellige situasjoner. Resultater ser jeg på unge som får anledning til å være med på konkurransekjøring. Riktignok har de også uhell, men de lærer av sine egne og andres feil på et lukket område med minimale skader. Med den kjørekulturen og moralen jeg opplever i dagens trafikk, er jeg nødt for å kjøre mer defensivt enn for få år siden, da det ser ut for at lover og regler ikke gjelder lengre. Føler meg faktisk tryggere på banekjøring enn i trafikken.

Utvikle kjørekompetansen til lærere. Sette krav til opplæringen av lærerne.

Det bør utvikles bedre og mer realistiske øvelser. Tenker spesielt på de som skal ut på svingete vegger og høy fart. Er elevene forberedt til å forandre kurs når de ser de driver utover i svingen og i tillegg må foreta en kraftig nød-brems?

■ Ofte opplever vi etter prøven at det er de samme skoler/lærere som ikke leverer gode nok resultater. På toppen av det hele, så kommer klager på oss sensorer for vi stryker for mange. Eller som en sa, tydelig hissig og fortvilet: "du har strøket alle mine lette-mc prøver i år" *Kan det ha noe med opplæringen å gjøre?*

Sikkerhet, trafikkforståelse, avvikling og samhandling, sammen med trygg, god behandling og respekt for dette "herlige", men "farlige" kjøretøyet, ja det er mitt motto.

Vi har ingen å miste.



Statens vegvesen

## I MEDIENE:

### Fædrelandsvevnen

#### Farlige sjåførere

15 førerkort ble beslaglagt i løpet av fire timer vest for Kirkeheittunnelen i Mandal. Det skremende med kontrollen er at flere yrkessjåførere mistet lappen. Noe som hos sjåførene vitner om total mangel på ansvar og forståelse for hvor farlige vogntog på mange titalls tonn kan være i trafikken, skrive avisen i en leder.

### - Det står i... Oppland

#### Prikker hjelper

Tre av ti bilister har endret kjøreatferd etter at prikkordningen ble innført, viser en spørreundersøkelse referert i Oppland Arbeiderblad. Prikkbelastning i førerkortet ble innført i 2004. Tall fra Statens vegvesen viser at 348 000 bilister hittil har fått rundt en halv million prikker i førerkortet.

### Sunnhordland

#### - Sørgjeleg

Forslaget til statsbudsjett for 2008 var sørgjeleg lesnad, synest distriktsvegvesjef Astrid Eide. - Me får ikkje midlar til å ferdigstilla E39 mellom Jektevik og Sandvikvåg. Pengane me hadde håpt å få til utbetring av krysset på Vabakkjen, uteblir også, opplyser Eide til avisa Sunnhordland.

### Bladet Vesterålen

#### For dyrt

Lofotens fastlandsforbindelse er bygd uten innretninger hvor elgen kan krysse på sine trekk uten fare for trafikkanter. I Statens vegvesen betegnes kollisjoner mellom elg og kjøretøyer som et av våre største trafikk-sikkerhetsproblemer. Å anlegge viltoverganger på etablerte vegger blir likevel sett på som for dyrt hos Vegvesenet, melder Bladet Vesterålen.

### Trønder-Avisa

#### Dårlig lys

Mange har merket seg at Sørila ikke er tilstrekkelig belyst for høstmørket. Veimerkingen kan være vanskelig å se, spesielt når veien er våt. - Dette er en fullverdig tofelts vei og anleggsområde samtidig, advarer Idar Ertsaas i Trygg Trafikk. Han mener det er ekstremt viktig med god belysning i de mørke og våte høstkveldene. - Statens vegvesen bør legge vekt på å sikre vegen best mulig i anleggsperioden, sier han til Trønder-Avisa.

## TRAFIKKSIKKERHET

### Godt samarbeid

■ ■ Regionvegsjef Andreas Setsaa (bildet) takket politiet og de tre berørte kommunene for et godt samarbeid om trafikkavviklingen på riksveg 313 i Vestfold mens Hanekleivtunnelen var stengt første halvår. Trass i stor trafikk på dårlig omkjøringsveg unngikk vi alvorlige trafikkulykker, ikke minst takket være omfattende overvåking, sa Setsaa på TS-fokus. (Arkivfoto: Kjell Wold)



### Mer dekk-kontroll

■ ■ Statens vegvesen vil i tiden framover legge større vekt på å kontrollere alderen på vinterdekk. Er dekkene eldre enn ti år vil dette bli definert som en mangel. Justeringen er blitt vedtatt som et resultat av årsrapporten fra de regionale ulykkesgruppene i 2006, opplyste Richard Muskaug fra Vegdirektoratet i et innlegg på TS-fokus nylig.

### Jente-aksjon

■ ■ Trygg Trafikk presenterte sin planlagte "Jentenes trafikkaksjon" under TS-fokus i Arendal nylig. Strategien er at jentene skal si ifrå når føreren kjører uansvarlig. Opplegget kan minne om Statens vegvesen og politiets "Sei ifrå"-kampanje. Men Trygg Trafikk har ikke samarbeid med politiet om kontrollaktivitet som en del av aksjonen.

### Omtanke

■ ■ - Bedre MC-sikkerhet handler mer om kunnskap og omtanke enn om store investeringer, sa Morten Hansen, en av tre heltidsansatte i sekretariatet til Norsk Motorcykel Union, da han innledet om emnet på TS-fokus. Organisasjonen har i dag 15 000 medlemmer, som blant annet er aktive med å melde inn mulige vegfeller for MC-førere landet rundt.

### Sykkelskader

■ ■ Det pågår et statlig utredningsarbeid om konsekvenser av påbud om bruk av sykkelhjelm. Helse- og omsorgsdepartementet har i den anledning bedt Sosial- og helsedirektoratet om å legge fram tilgjengelig skadestatistikk som gjelder sykkelkader, herunder alvorlige hodeskader. Også mulige effekter av påbudet for sykkelbrukeren skal undersøkes.

# VOGNTOG MED DÅRLIGE BREMSER: - Ber om kontroll

**- Alle vi stopper er glade for å bli kontrollert. Enkelte vogntog-sjåfører kommer faktisk frivillig og ber om å få kontrollert bremsene.**

Christin Hermann

VERDAL: Det sier Vigdis L. Skei fra tungtransportgruppa til Statens vegvesen i Nord-Trøndelag.

Tidligere i år fikk de installert utstyr for å teste bremses ved kontrollstasjonen de har etablert inntil E6 i Verdal.

### Uvitende

- Vi har ennå ikke fått noen negative reaksjoner. Tvert imot er sjåførene meget opptatt av å ha tilstrekkelig bremsekraft, sier Vigdis L. Skei, som forklarer at de finner spesielt mange feil på tilhengere på vogntogene.

- Som kontrollører må vi tenke på at sjåførene ikke nødvendigvis vet at de for eksempel mangler brems på en eller flere aksler. De har nemlig en kraftig motorbrems og retarder som nyttes ved normale nedbremsinger. Først ved en eventuell nødbrems merker sjåføren at han har for svak bremsekraft.

### Tas alvorlig av næringen

- Vi opplever at hele transportnæringen tar bremsekvalitet på alvor, sier lederen for tungtransportgruppa, Steinar Vist (bildet), som opplever at feilene de påpeker raskt blir utbedret.



I de tilfeller at feilene er så gravevende at man får kjøreforbud, må en mekaniker komme til kontrollstasjonen for

å utføre reparasjon. I andre alvorlige saker kan kontrollørene lose kjøretøyet til nærmeste verksted som ligger 300 meter unna. I de fleste tilfellene utstedes imidlertid mangellapp og det gis en tidsfrist for utbedring.

Samtidig med at bremseprøveren kom på plass ble arealet for kontrollplassen ved E6 også utvidet til 4 000 m<sup>2</sup>. Det er dobbelt så stort som tidligere.



**Har refleksvest i bilen:** Hele 98 prosent har refleksvest i bilen. (Ill.foto: Giselle Jensen)



**Genialt:** I kikkerten ser Eva Nyborg på lang avstand hvilke kjøretøy kollega Øyvind Jørstad bør vinke inn til kontroll. (Foto: Steinar Vist)

- Det økte arealet gir oss mer henstillingsplass, eksempelvis ved avskilting, sier Vist.

### Kikkert

Tungtransportgruppa har også investert i en ny kikkert. Den bidrar også til å gjøre kontrollaktiviteten mer effektiv.

- Primært er det tungtrafikken

vi kontrollerer. Men samtidig med at vi venter på at det kommer aktuelle vogntog og lastebiler, kan vi nå utføre oblatkontroll, bilbeltekontroll og observasjon av synlige mangler ved kjøretøyene, sier Vist.

Med kikkerten, som er montert på stativ, ser nemlig kontrollørene meget klart på 300 meters avstand. Dermed kan man tidlig avklare

hvilke kjøretøy som skal stoppes, og man rekker å gi stopptegn i god tid før kjøretøyet nærmer seg stasjonen.

- Kikkerten er også et utrolig nyttig verktøy, konstaterer Skei og Vist.

- Denne investeringen har vi tjent inn mange ganger allerede, sier han.

## Nesten alle har refleksvest i bilen

**En undersøkelse fra Statens vegvesen viser at det ligger refleksvest i 98 prosent av bilene, sju måneder etter at påbudet ble innført.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Oppslutningen rundt refleksvestpåbudet er overraskende høy. Hele 98 prosent av de som har tilgang til bil sier at de har refleksvest i bilen. Seks prosent har allerede brukt vesten i et nødstilfelle.

- Vi er glade for resultatene. Det virker klart at trafikantene har for-

stått nytten av påbudet, sier Finn Harald Amundsen, leder for trafikkikkerarbeidet i Statens vegvesen.

### Først i Norden

Hver år skades flere personer i trafikken når de går ut av bilen for å sette ut varseltekanten etter uhell langs vegen, eller når de skal sjekke motoren, skifte hjul eller lignende.

Det er årsaken til at Statens vegvesen innførte påbud om refleksvest i bilen fra 1. mars. Påbudet gjelder i alle personbiler, lastebiler og busser som er norskregistrerte. Norge er det første landet i Norden

som får påbud om refleksvest i bil, mens Portugal, Tyskland og Spania har allerede innført ordningen.

### FAKTA

Landsdel:	Vest i bil:	Brukt vest:
Oslo/Akershus	99,5 %	5 %
Øvrig Østlandet	99 %	9 %
Sørlandet	98 %	2 %
Vestlandet	98 %	4 %
Trøndelag	92 %	11 %
Nord-Norge	97 %	1 %



**Klare svar:** Trafikksjef Gunnar Lien (t.v.) i Region sør og seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Vegdirektoratet fikk klare svar fra TS-fokus på styringen av trafikksikkerhetspolitikken. (Foto: Geir Brekke)

# Krever øremerking

**Det kom et massivt krav om øremerking av statlige midler til trafikksikkerhet da fagfolk og politikere diskuterte forvaltningsreformen på årets TS-fokus.**

Geir Brekke

ARENDALE: Satsing på trafikksikkerhet over vegbudsjettet er tydeligvis ett av de store ankepunktene omkring den forestående forvaltningsreformen, med overføring av

myndighet fra Statens vegvesen til de nye regionene.

Da dette spørsmålet var tema for gruppearbeid og debatt blant de rundt 200 deltakerne på årets trafikksikkerhetskonferanse, TS-fokus, kom det entydige krav om at det må bli en sterkere øremerking av trafikksikkerhetsmidlene.

**» Vi kan ikke legge ned staten**

**Frustrasjon**

- Vi kan ikke legge ned staten, sa fylkessekretær Idar Ertsås i Trygg Trafikk i Nord-Trøndelag, som var en av mange talere som krevde øremerking av TS-midlene. Han fikk blant annet støtte av kollega Inge

Nygård fra Østfold. Også fylkespolitikere fra Østfold, Terje Blomberg var tilhenger av øremerking.

**» Framtidige TS-samlinger blir rene frustrasjonskonferanser**

- Hvis ikke dette skjer er jeg redd framtidige trafikksikkerhetssamlinger blir rene frustrasjonskonferanser, sa han.

**Motsetning**

Men en slik øremerking er det motsatte av grunnlaget for reformen, som sier at regionene selv skal bestemme hvordan man vil disponere rammetilskuddene for øvrige

riksveger, inkludert det som i dag blir bevilget til trafikksikkerhet.

Blant deltakerne på TS-fokus var det tydeligvis en velbegrunnet frykt for at overgang til rammetilskudd vil kunne gi en ulike satsing på trafikksikkerhet mellom regionene fra 2010, slik det også fremgår av Stortingsmelding 12 om forvaltningsreformen.

**Forfall**

Det var lagt opp til at Samferdselsdepartementets ledelse skulle redegjøre for hvordan man ser for seg å løse floken med å sikre en nasjonal trafikksikkerhetspolitikk med et regiondelt Norge.

Det skulle vise seg at departementet måtte melde forfall på kort

varsel, og konferansen gikk dermed glipp at et forventet innsyn i en prosess som så langt er unntatt offentlighet.

**Nasjonal styring**

Det ble likevel en åpen og engasjert debatt blant deltakerne. Gjennom gruppediskusjonene kom det fram at man ønsker statlige foringer for trafikksikkerhetspolitikken, og at den nasjonale handlingsplanen for trafikksikkerhet må gjøres til et mer styrende dokument overfor de nye regionene.

I det hele var det ens oppfatning at trafikksikkerhetspolitikken må sikres en nasjonal styring, og ikke forvitres gjennom ulike varianter i de mange regionene.

## Mange trafikkdrepte i september

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

September ble en av de verste trafikulykkesmånedene på lang tid. Hele 28 personer ble drept, mens tilsvarende for 2006 var 16 drepte.

I de to siste månedene er det drept 56 personer. Dette er åtte flere enn tilsvarende tid i 2006. Dette viser at det er store variasjoner fra måned til måned. Av de 28 drepte var tolv bilførere, seks bilpassasjerer, sju motorsyklister, to fotgjengere og en syklist.

Det høye antallet skadde fortsetter også i august. Så langt i år er 8

945 personer skadd i politirapporterte personskadeulykker. Dette er ti prosent flere enn i 2006.

Av regionene har utviklingen vært spesielt dårlig i Region øst. Økningen i antall skadde er ti prosent, mens det er hele 19 flere drepte. Her skiller Oppland og Oslo seg ut med størst økning. I Region nord er antall drepte redusert med sju (tolv prosent økning av skadde).

Så langt i år ser situasjonen bra ut for de aller yngste og de som er

eldre enn 69 år, med en samlet reduksjon på 13 drepte, mens utviklingen er negativ for aldersgruppene 18-19 år, 25-39 år og for aldersgruppen 60-69 år. Også her kan situasjonen endre seg utover året.

Andelen møteulykker er svakt redusert siden i fjor, men antall drepte er økt med 8,5 prosent til 51,2 prosent. Utviklingen synes å være motsatt når det gjelder utforkjøringsulykker. Her økte andelen ulykker med to prosentpoeng, mens antall drepte sank med 5,7 prosent

til 27 prosent. Når det gjelder skadde er økningen i prosent nesten dobbelt så høy for kvinner som for menn. Det er så langt i år elleve flere drepte i bil og tre flere syklist, mens det er åtte færre drepte fotgjengere.

Så langt i år synes det å ha vært en økning i ulykker hvor sykler, personbiler og vogntog er involvert, mens det er registrert reduksjon for lastebiler og fotgjengere. Når det gjelder moped og MC er antallet omtrent som i 2006.



## AKTUELT

**Ekspressbussene råkjører**

■ ■ 90 prosent av ekspressbussene på E18 i Vestfold og E6 i Akershus bryter fartsgrensene. Fartsmålinger viser at snittfarten på bussene ligger om lag ti km/t høyere enn tillatt hastighet for busser. Farten på tre utvalgte motorvegstrækninger viser at bussene bryter fartsgrensene i stor grad. Busser har 80 km/t som høyeste tillatte fart uavhengig av

fartsgrensen på den aktuelle vegen. 600 busser er med i målingene. Snittfarten på E18 i Skoger i Vestfold var 87,5 km/t, mens den ved E6 Skedsmovollen i Akershus var 92,3 km/t og ved E6 Leirelva bru i Akershus var 91,4 km/t. I tillegg viser målingene at nær ti prosent av bussene kjørte fortere enn 100 km/t. (Ill. foto: Knut Opeide)

**Lengre Lister-bommer**

■ ■ For å få fullfinansiert kostnadsoverskridelsene på Listerpakken i Vest-Agder, som er på om lag 200 mill. kroner, kan innkrevingsperioden bli forlenget med inntil tre år fram mot 2020. Det går fram av forslag til fullføring av vegpakken som fylkestinget skal behandle sent i oktober. Bompengesatsene kan også bli økt med indeksregulering.

**Helsekostnader**

■ ■ En arbeidsgruppe holder for tiden på med et utredningsarbeid om samfunnsøkonomiske kostnader knyttet til vegtrafikk. Sosial- og helsedirektoratet har som en del av dette fått i oppdrag å foreta en strategisk konsekvensutredning av helseeffekter knyttet til vegtrafikk.

Utredningsarbeidet skal være ferdig innen utgangen av 2008.

**Fokus på vinterdrift**

**Beitostølen blir i slutten av januar neste år arena for største vinterkonferansen som har vært holdt i Norge siden 1990.**

Håkon Aurlien

BEITOSTØLEN: - Vinterdagene blir en møteplass og et faglig forum for alle aktører innen vinterdrift av vei og flyplasser. Hensikten er å utveksle erfaringer og kunnskap innen sikkerhet, fremkommelighet, regularitet, miljø og kostnadseffektivitet, sier Roar Støtterud ved Statens vegvesens teknologiavdeling.

I 1990 var det den internasjonale PIARC-konferansen, som samlet deltakere fra hele verden, i Tromsø. Nå blir det primært norsk deltakelse, fra vegholdere, entreprenører og maskinleverandører.

- Men vi vet at det kommer deltakere fra de fleste europeiske land, og fra USA og Canada, sier Roar Støtterud

Det er et samarbeidsnettverk mellom Vegvesenet, Luftfartsverket, entreprenører, leverandører og utdannings- og forskningsinstitusjoner som står bak konferansen. Det er satt en begrensning på 350 deltakere på konferansedelen 28-31 januar. I tillegg kommer utstillingspersonell og deltakere ved ulike praktiske forsøk som gjøres på deler av den vinterstengte riksveg 51 over Valdresflya.

Første dag av konferansen vil ta for seg samfunnets krav til vinterstandard på offentlige vegger og flyplasser og følges blant annet av samferdselsministeren.



**Vinterdagene:** Odd Arne Rydningen i Bragerhaug & Beitostølen AS og Roar Støtterud i Statens vegvesen er med i bransjenettverket som arrangerer "Vinterdagene 2008". (Foto: Håkon Aurlien)

# Bekymret for de kommunale bruene

**Den kommunale Glomstadfoss bru over Glomma like syd for Rena trenger mye vedlikehold dersom den skal opprettholdes som bilbru.**

Håkon Aurlien

MOSS: Ikke alle bruene som er åpne for vanlig trafikk er under oppsikt. Det bekymrer Statens vegvesen.

- Det er stor variasjon i hvordan private og kommunale bruene følges opp, sier seksjonsleder Børre Stensvold i Statens vegvesen Vegdirektoratet. Statens vegvesen har sektoransvar for bruene i Norge. Det betyr at etaten skal se til at det finnes systemer for oppfølging av alle bruene som er åpne for vanlig trafikk.

- Vi stiller vårt bruoppfølgings-system til disposisjon, og ivaretar et faglig brumiljø for alle i Norge som har dette ansvarsområdet. Men vi har ikke kontroll med at de enkelte kommunale og private bruene i Norge i virkeligheten følges opp. Derfor er vi litt urolige, sier Børre Stensvold.

**Åpent vegnett**

For trafikanter flest er det vanskelig å se overgangene mellom de ulike forvaltningsnivåene på det åpne vegnettet, dvs. om de ivaretas av Staten, av fylkeskommunene, av kommunene eller av private eiere. Glomstadfoss bru over Glomma noen kilometer syd for Rena ble bygget av et privat andelslag i 1950, som del av en forbindelse mellom en riksveg og en fylkesveg, men ble snart et kommunalt ansvar.

- Vi ser nok at det trengs betydelige midler til vedlikehold frem-



**Oppdaget rust:** En rustboble på en bærekabel sier mye om tilstanden til Glomstadfoss bru over Glomma syd for Rena. Ikke alle bruene åpne for trafikk er under oppsikt. (Foto: Håkon Aurlien)

over. Får vi ikke midler til en større vedlikeholdsjobb i 2008-09 må vi nok foreslå å nedklassifisere brua til kun fotgjengerbru, sier fagleder Per Rosenborg i Åmot kommune.

**Rustskadd**

I 1986 ble det foretatt en omfattende rehabilitering, og for fire år siden en reparasjon av et lager. Nå har en rustboble på en av bærekablene fått alarmen til å gå.

- Vi har flekk malt litt etter mindre

skader, men rustskadene nå viser at det er behov for større tiltak. Brua har en aksellastbegrensning på halvannet tonn men vi er litt bekymret og derfor har vi valgt å ikke foreta maskinell brøyting i vinter. To mann engasjert og vil brøyte den med håndmakt, sier Rosenborg.

**Bekymring**

Statens vegvesen får stadig henvendelser fra bekymrede trafikanter,

men kan kun svare for bruene på riks- og fylkesvegnettet. Denne uken deltar imidlertid etaten i møter for å avklare om den 80 år gamle Rolvsøysund bru, bygget som riksvegbru, men avløst og gjort om til kommunalt fotgjengerbru i 1972, må rives. Sarpsborg og Fredrikstad kommuner og Vegvesenet har tidligere vært enige om å dele en reparasjon anslått å koste ni millioner kroner, men forrige uke kom en alarmerende raterapport.

## Finn ikke merke i Fatlaberget

**- Vi finn ikkje sår eller merke i fjellsida etter steinspranget som gjekk i Fatlaberget tysdag morgon.**

Geir Brekke

BERGEN: Det er Svein Helge Frækaland i Statens vegvesen som seier dette til Vegen og vi etter han har vore på synfaring med helikopter i Fatlaberget på rv. 55 mellom Sogndal og Leikanger.

Steinen har losna frå 150-200 meters høgde. Steinen har kome over rassikringsgjerdet og ned på vegen. Steinen gjekk gjennom frontruta på førarsida av ein personbil som var på veg frå Sogndal til Leikanger. Føraren, Kristin Lerum (24) var åleine i bilen. Ho døde etter kort tid av skadane ho blei påført.

Tysdag var siste dagen med bygging av eit nytt rassikringsnett på ein annan del av Fatlaberget. Vegen var open for trafikk, og det pågjekk

ikkje arbeid med sikringsnett då steinspranget kom.

Bygging av Fatlatunnelen er i full gang. Prosjektet vil sikre trafikantane mot ras. Steinspranget tysdag er eitt av mange på den strekninga som snart vil bli sikra med Fatlatunnelen. Fatlaberget er pendlareveg mellom Sogndal og Leikanger. Fatlaberget er på 1. plass på den regionale rassikringsplanen for Statens vegvesen. Tunnelen er fullfinansiert med bompengar, og altså no under bygging.



**Rasfare:** Folk slipper å kjøre den rasfarlige strekningen i Fatlaberget når Fatlatunnelen er ferdig. (Arkivfoto: Geir Brekke)



**Agendarapporten:** Fra mandagens presentasjon av Agendarapporten, som samferdselsminister Liv Signe Navarsete fikk overrakt. (Foto: Kjell Wold)

# Rutinene sviktet

## Manglende rapportering av kvalitet, risiko og oppfølging var hovedårsaker til Haneleivfadesen.

Kjell Wold

OSLO: Men i dag har Statens vegvesen bedre systemer for oppfølging av dette. Det er hovedkonklusjonen i rapporten som konsulentfirmaet Agenda Utredning og Utvikling AS la fram for samferdselsminister Liv Signe Navarsete mandag. Hovedbudskapet i rapporten er dette:

### Sju forhold

- Statens vegvesen har i dag i hovedsak tilstrekkelige gode systemer for formidling av styringssignaler og rapportering av styringsinformasjon.
- Systemene er ikke tilstrekkelig utviklet når det gjelder rapportering om foretatt kontroll av kvalitet i utbyggingsprosjektene.
- Kravene til kvalitet er omfattende, men det foreligger ikke rutiner for systematisk rapportering til overordnet nivå om kvalitetskravene blir kontrollert.
- Styrings- og rapporteringssystemene blir i stor grad etterlevd ved at rapporteringslinjer og rapporteringskrav følges.
- Samlet sett synes det klart at ansvars- og rolledeling mellom utbygging og produksjon ikke var nok klarlagt på det tidspunktet

Haneleivtunnelen ble bygd.

- Inntrykket er at Vegdirektoratet i for liten grad fulgte opp hvordan organisasjonsmodellen ble praktisert. Vegdirektoratet bidro selv til å skape uklarhet ved å pålegge forenklet byggherreoppfølging av etatens egenproduksjon uten å avklare hvordan dette innvirket på ansvarsfordelingen mellom utbygging og produksjon.
- Utskillelsen av produksjon i 2003 medførte at uklarheter om roller og ansvar ikke lenger er tilstede i organisasjonen.

### Anbefaling

På bakgrunn av dette har vi tre hovedanbefalinger å gi Statens vegvesen for å bedre disse rutinene i fremtiden, sa Odd Helgesen i Agenda under presentasjonen av rapporten:

- 1) Videre utvikling av et systematisk og helhetlig opplegg for rapportering av kvalitet.
- 2) Etablere felles praksis for vurdering og håndtering av risiko.
- 3) Gjennomgående rutiner for oppfølging av revisjoner og evalueringer.

### Viktig og riktig

Funnene Agenda har gjort, viser at det både var riktig og viktig at vi ba om denne eksterne undersøkelsen. Rapporten fra Statens vegvesens egen internrevisjon i juni ga ikke alle de svarene vi etterspurte, sa statsråd Liv Signe Navarsete da rapporten ble presentert.

Hun er glad for at rapporten

også viser at Statens vegvesen har en annen og bedre håndtering med slike byggeprosjekter i dag enn på 90-tallet, da de organisatoriske forholdene i etaten var ganske annerledes.

### Sluttstrek

- Vi er glade for at vi nå kan sette sluttstrek for granskningen av Haneleivtunnelen og at vi kan se fremover. Statens vegvesen beklager sterkt

har fått for trafikanter og lokalmiljø i Nordre Vestfold, sier vegdirektør Kjell Bjørvig (bildet).

- Vi har lært mye gjennom dette året, og vi har iverksatt en rekke skjerpede krav og rutiner allerede. Mye har også skjedd med organiseringen av Statens vegvesen siden Vestfoldtunnelene ble bygget i og med at produksjonsenheten i 2003 ble skilt ut i en egen organisasjon. De uklarheter som fantes på 90-tal-



Vi skal nøye gå igjennom Agendarapportens innhold og gi vår tilbakemelding til Statsråden slik hun nå har bedt om. Vi vil selvsagt ta lærdom også av innspillene fra denne rapporten, sier Bjørvig.

## Faren er over - nyvegen er ferdig

**I rundt 40 år har innbyggerne på Hemnesberget kjempet for å få oppgradert den svingete og smale riksveg 808, som en gang i tiden ble bygget for hest og kjerre.**

Helge Rong

HEMNESBERGET: - Kampen for ny veg har vært lang og hard, men nå er alt bare glede, smiler Elisabeth Rydsaa, i det hun river bort klistremerket som viser et fareskilt med vegnummeret fra sin bil. Så dårlig mener hemnesværingene gamlevegen var.

Ordfører Kjell Idar Juvik er minst like glad som Rydsaa, leder i den lokale vegkomiteen.

- Ny veg uten telehiv betyr utrolig mye for et sted som Hemnesberdenne saken og de ulemper denne

get. Vi har en fabrikk med nærmere 80 medarbeidere som produserer dører og vinduer. De har hatt mange utfordringer for å emballere sine varer slik at de ikke var ødelagt ved ankomst kunden. Siden den endelige beslutningen om ny veg kom, har bedriften benyttet tiden til å utvide sin kapasitet. Det hadde ikke skjedd om ikke nyvegen hadde kommet, tror Juvik.

Byggeleder i Statens vegvesen, Asbjørn Solhaug, har hatt mange harde tårer med å løse prosjektet i land, men han er da også godt fornøyd med sluttresultatet.

I knappe to år har anleggsarbeidene pågått, med store utfordringer for både trafikanter, byggherre og entreprenør. Enkelte steder har man forsert både kvikkleire og annet dårlig underlag med hjelp av ulike metoder for å sikre en stabil og god veg til tettstedet med drøyt 1 200 let finnes ikke lenger.

innbyggere. Prislappen er på i overkant av 120 millioner kroner.



**Bort med fareskiltet:** Endelig kan vegforkjemper Elisabeth Rydsaa og ordfører Kjell Idar Juvik fjerne fareskiltet de har kjørt med. (Foto: Helge Rong)

## AKTUELT



**I Beijing:** Liv Signe Navarsete var blant deltagerne på ITS-konferansen i Beijing og holdt innlegg under åpningen av konferansen. (Foto: Helge Jensen, ITS Norge)

## Lærerikt i Beijing

**Deltagerne på ITS-konferansen i Beijing er tilbake med kofferten full av IT-skunnskap. - Vi har en del å lære av asiatiske land, oppsummerer Morten Welde.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Weldes inntrykk er at asiatiske land ligger foran Norge på ITS-sida.

- Vi vet kanskje ikke så mye om hva som skjer i Asia. Det var nyttig å se hvilke løsninger de bruker. Noe av det som imponerte mest var betalingskortet som brukes i Taiwans hovedstad Taipei. Med dette kan en betale all kollektivtransport, drosjer og parkering. Det fungerer i tillegg som adgangskort på skoler og kan brukes på bibliotek med mer, forteller Welde.

### Samlingspunkt

Morten Welde og Liv Nordby fra Statens vegvesen holdt begge foredrag og var to av Statens vegvesens fem deltagere på konferansen. I tillegg deltok samferdselsministeren, SINTEF, Teleplan og Akershus fylkeskommune.

- Standen var et samlingspunkt for den norske delegasjonen og samarbeidspartnere fra andre land, og det ble avholdt en del møter der. Mange var interesserte i å høre om arbeidet som er gjort i forbindelse med både AutoPASS, EasyGo og ITS-strategien, sier Welde.



### Endelig ekspressbuser

■ ■ Endelig har Drammen kommet på ekspressbusskartet. Byens første holdeplass for ekspressbuser ble tatt i bruk i høst. Først rullet Torpekspressen (bildet) inn på stoppestedet i krysset E18/E134. Deretter var det Sørlandsekspressens tur. Holdeplassen erstatter den gamle holdeplassen på Kjellstad i Lier og er svært etterlengtet i regionen. (Foto: Kjell Wold)

# Erstatning etter tapt ferjeanbud

**Oslo tingrett har dømt staten til å betale Veolia Transport 611 865 kr i erstatning etter at Vegdirektoratet avviste anbudet fra selskapet på to ferjesamband i Sogn.**

Geir Brekke

BERGEN: Det er anbuds konkurransen på ferjesambanda Mannheller-FodnesogVangsnes-Hella-Dragsvik i Sogn som er grunnlaget for tvisten. Grunngevinga frå Statens vegvesen til å avvise anbudet frå Veolia Transport i Stavanger var at dei ikkje hadde god nok kapasitet på reserverferja. Det er vist til at kapasiteten til Veolia var på 50 personbilineinngar, medan kravet var 52,5.

### Finnmark

Kontraktperioden på anbudet er åtte år frå komande årsskifte. Fjord 1 driv sambanda i dag, og har fått kontrakten på å drive dei to ferjesamband også dei neste åtte åra.

Veolia Transport er ein nykommar innan ferjedrift i Noreg, men har vunne fleire anbud på bussdrift, og driv m.a. bane i Sverige. For å sikra seg kompetanse på ferjedrift har selskapet for ei tid tilbake gått inn på eigarsida i Finnmark fylkesrederi.

### Aktlaust

Veolia hadde lågare anbud enn Fjord 1, men hadde ikkje marginane på si side når det gjeld reservekapasiteten, slik Statens vegvesen har sett dette.

Oslo tingrett er komen til at staten, ved Samferdsledepartementet, har handla aktlaust i handteringa av denne anbuds konkurransen. Retten legg særleg vekt på at Veolia sine velgrunna motsegner om usakleg forskjellshandsaming ikkje blei teke omsyn til under klagehandsaminga



**Ferjetvist:** Det var vurderinga av reservekapasiteten på sambandet Mannheller-Fodnes som låg til grunn for rettsaka. (Foto: Geir Brekke)

i departementet, etter at Vegdirektoratet hadde vraka anbudet.

### Grunnleggjande

Retten peiker på at staten ikkje har handheva si eiga forståing av konkurransegrunnlaget konsekvent og likt i høve til samtlege tilbydarar. Hadde ein gjort dette ville ein måtte avvist også andre anbud, inkludert anbudet frå Fjord1, som altså fekk tilslaget om ferjedrifta på dei to sam-

banda i Sogn dei neste åtte åra.

- Staten har brote det grunnleggjande kravet til likehandsaming som ligg i både alminneleg forvaltingsrett og anbudsretten, heiter det i domspremissane frå dommarfullmektig Fredrik Jadar i Oslo tingrett.

### Stor jobb

Ved fastsetting av erstatningssummen på grunnlag av rekneskap frå

Veolia, viser retten til at det ligg eit omfattande arbeid over fleire månader bak anbudet. Veolia har hatt 16 tilsette engasjerte i oppdraget, og involvert konsernleiinga i Paris og Stockholm.

Partane dekkjer sakskostnader kvar for seg.

Og vedtaket om tildeling av anbudet til Fjord 1 står fast, utan at dette har vore eit spørsmål i saka ved Oslo tingrett.

## Time-out i IT-prosjekt

**Statens vegvesens IT-prosjekt Au2sys, som skal modernisere motorvogn- og førerkortregister fra syttitallet, er lagt på is på grunn av dårlig kontroll.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Dette store prosjektet har utviklet seg til å bli enda mer komplekst enn forutsatt, og vi har hatt for dårlig styring med arbeidet og kostnader. Derfor fryser vi nå prosjektet inntil vi har fått en bedre

oversikt. Ny plan skal være på plass tidlig på nyåret, og representanter fra prosjektet vil orientere om videre arbeid på regionledermøter i november, opplyser prosjekteier Ole Chr Torpp i Statens vegvesen.

Prosjektet stoppes før rammen på 285 millioner kroner overskrides. I løpet av våren forventes det at etaten har fått leveranser for ca 200 millioner når kjøretøyregisteret er på plass. Hele systemet skal være på plass i løpet av 2010.

### Mye brukt

Au2sys er et av landets største datasystemer med 150 millioner oppslag



**Lagt på is:** Arbeidet med å fornye motorvogn- og førerkortregisteret er stoppet inntil etaten har fått bedre oversikt over løsninger og kostnader. (Arkivfoto: Helge Rong)

i året. Systemet inneholder alt fra informasjon om kjøretøy og førerkort til EU-kontroller, avgifter og prikkbelastninger. Systemet har 20 000 brukere (inkludert 1000 interne brukere), i hovedsak tra-

fikkskoler, bilforhandlere, politi og Toll- og avgiftsdirektoratet. Det nye systemet blir enklere å bruke, det skal sikre lik behandling og begrense manuelle overføringer som åpner for feil.





**Ikke bare Mesta:** Flere ulike entreprenører mener konfliktnivået er for høyt på jobber for Statens vegvesen. Personene på bildet har ingen tilknytning til denne saken. (Ill.foto: Knut Opeide)

# Tøffe anklager

**Entreprenørbransjen har nylig rettet harde anklager mot Vegvesenets rolle som byggherre. Nå innkalles bransjen til "oppklaringsmøte" i Vegdirektoratet.**

Knut Opeide

TRONDHEIM: Utbyggingsdirektør Lars Aksnes ser svært alvorlig på fersk kritikk fra entreprenørhold om dårlig samarbeidsklima.

- Vi kan vel alle av og til synes at motparten i et kontraktsforhold er vanskelig å ha med å gjøre. Men

nå vil vi invitere til dialog med hele entreprenørbransjen for å få problemene på bordet. Vi ønsker en bred gjennomgang av alle underliggende faktorer som kan tenkes å ha betydning for prisnivå og graden av konkurranse om vegjobbene, sier Aksnes. Han ser det nå som en viktig jobb å bedre samarbeidet og tillitsforholdet mellom Statens vegvesen og entreprenørene.

#### Kraftsalve

Næringspolitisk direktør i Byggenæringens landsforening, Audun Lågøyr, stod nylig fram i VG med en kraftsalve mot Statens vegvesen:

- Våre medlemmer opplever at konfliktnivået ofte er så høyt når Statens vegvesen er oppdragsgiver at de heller velger å jobbe for andre. Dessuten opplever vi at grunnlaget i Vegvesenets prosjekter tidvis er

så dårlig at prisen går opp som følge av at entreprenøren får en økt risiko, sa Lågøyr.

#### Dilemma

Vegvesenets utbyggingsdirektør ønsker ikke å høyne konfliktnivået ved å kommentere disse uttalelsene til Vegen og vi. Han sier likevel at det faller på sin egen urimelighet å påstå at det er Vegvesenets byggherrerolle som er skyld i prisveksten når de andre aktørene i samme marked, som for eksempel Jernbaneverket og Statbygg, opplever den samme prisboomen. Aksnes peker også på et dilemma i forholdet til entreprenørbransjen:

- Bransjen har tidligere etterlyst større ansvar og mer eksperimentering med nye og mer krevende kontraktsformer fra vår side. Dette har vi forsøkt å få til gjennom utly-

sing av blant annet totalentrepriser og målpriskontrakter. Men erfaringen er kanskje at entreprenørene i dagens opphetete marked likevel ikke er særlig interessert i kontraktsformer med større ansvar og risiko, som bransjen selv har etterlyst, sier Aksnes.

#### Svertekampanje

På mange vegprosjekt rundt i landet er det for tiden uenigheter mellom byggherre og entreprenør. Samtidig har folk i entreprenørbransjen i den siste tiden rettet harde angrep på Statens vegvesen gjennom ulike kanaler.

På anleggsnæringens eget nettsted, bygg.no, har en rekke anonyme representanter for entreprenørene nå i høst rettet sjikanøse og injurerende beskyldninger mot en navngitt representant for Statens

vegvesen. I noe som ligner en organisert svertekampanje blir det krevd at vedkommende må fjernes fra sin stilling fordi han er en så krevende byggherre.

#### Markedskorrektiv

Som et apropos til den galopperende prisveksten kom lederen for samferdsel i Sør-Trøndelag fylkeskommune, Ola Huke, med følgende hjertesukk i forbindelse med framleggelsen av statsbudsjettet:

- Nå ser vi fruktene av privatiseringen og konsekvensene av at det statseide Mesta skal opptre som alle andre entreprenører. Etter at Statens vegvesen mistet sin egen produksjonsavdeling fins det ikke lenger noe korrektiv til markedet, og entreprenørene kan dermed diktere betingelsene og ta seg betalt akkurat som de vil, sa han.



**Mer sentralstyring:** Vegdirektoratet tar nå en rekke grep for å skape bedre konkurranse om vegjobbene. (Foto: Knut Opeide)

## Vegpengene skrumper

**Galopperende prisvekst innen vegbygging gir mindre veg for pengene. En rekke tiltak settes nå inn for å skape større konkurranse om jobbene.**

Knut Opeide

TRONDHEIM: - Vi har opplevd en rekke eksempler på ekstrem prisstigning og alt for få tilbydere på store vegentrepriser den siste tiden, sier Statens vegvesens utbyggingsdirektør, Lars Aksnes.

Følgen av dette kan bli at nye vegprosjekt må skyves ut i tid.

#### Få flere på banen

Et av flere tiltak som nå settes i verk er å legge bedre til rette for at mindre entreprenører lettere skal kunne konkurrere om jobbene. Blant annet skal Vegdirektoratet vurdere om kravene til entreprenørens økonomi kan justeres slik at små-entreprenører lettere kan kvalifisere seg for større oppdrag.

I tillegg vil Statens vegvesen i større grad dele opp prosjekt i mindre kontrakter for å tiltrekke flere anbydere. For eksempel er det i Region midt allerede besluttet å dele opp prosjektet Renndalen - Staurset i seks mindre delentrepriser. Dette E39-prosjektet til 210

millioner kroner har oppstart like over nyttår, og de to første anbudene utlyses om kort tid.

#### Mer sentral styring

I tillegg kommer Statens vegvesen til å jobbe aktivt for å markedsføre enkelte større jobber i utlandet for å tiltrekke seg konkurranse fra internasjonale entreprenørselskap. Lars Aksnes opplyser at Hardangerbrua er et av prosjektene som er aktuell i den forbindelse. Han legger til at Statens vegvesen generelt må bli mer smidig og dynamisk i sin kontraktsstrategi.

- Når markedet er så hett er det kanskje lurt å avvente og kjøle ned

markedet i stedet for å pøse på med flere store jobber?

- Problemet er at folk ønsker disse prosjektene gjennomført. Det er ikke bare bare for oss å stoppe nye prosjekt når Stortinget først har gitt grønt lys. Likevel må vi nå bli flinkere til å styre tidspunktet for utlysning av ulike jobber. I dag hender det at Vegvesenets regioner konkurrerer med hverandre om entreprenørens oppmerksomhet ved å lyse ut likeartede jobber på samme tid, sier Aksnes. Nå varsler han en mer sentral styring fra Vegdirektoratet for å samordne Vegvesenets totale kontraktsstrategi.

## STATSBUDSJETT



**Unntaket:** Flagget til topps hos ivrige Kivisvegforkjempere da statsbudsjettet ble kjent. Fra v: Fylkesordfører Nils Sandal i Sogn og Fjordane, politisk rådgiver Erik Lahnstein i Samferdselsdepartementet og styreleder Svein Sunde i Kivisvegen AS. (Foto: Knut Arne Aarset)

# Når ikke målene

**Norge har aldri brukt så mye penger på vegbygging som i 2007 og 2008. Likevel er det nesten ingen begeistring å spore, og regjeringen ligger langt under NTP-målene.**

Knut Opeide

TRONDHEIM: Etter tre år i den fireårige planperioden har regjeringen rent pengemessig nå innfridd omlag 72 prosent av det som ble lovet til veginvesteringer gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Det betyr at man "bare" mangler 804 millioner kroner på å være i rute.

## Mindre veg for pengene

Men økte priser gjør at man får mindre ut av hver krone. Sammen med enkelte andre endringer i forutsetningene, gjør dette at regjeringen ligger langt etter de forpliktende

målene man har sett seg gjennom NTP.

"Rasjonell anleggsdrift" er stikkordet for å forstå de foreslåtte prioriteringene i 2008-budsjettet. Regjeringen har hatt et overordnet mål om først og fremst å sikre nok penger til å fullføre igangværende store prosjekt på en rasjonell måte. Det betyr oppstart av få nye prosjekt, og det betyr at en rekke mindre investeringstiltak ikke får klarsignal som forventet.

## Dårlig måloppnåelse

I budsjettet sies det med klare ord at satsingen på særskilte trafikksikkerhetstiltak, kollektivtrafikk og tiltak for gående og syklende blir lavere enn planlagt. Dette betyr også at de overordnede målene med vegbevilgningene, slik de er fastsatt i Vegvesenets handlingsprogram for perioden 2006-09, er langt fra å bli innfridd. På følgende områder er måloppnåelsen, inkludert virkningen av 2008-budsjettet, spesielt dårlig: Tiltak for å redusere antall drepte og hardt skadde (31 prosent), utbedring av rasutsatte

strekninger og punkt (under 30 prosent), antall km veg tilrettelagt for gående og syklende (48 prosent), antall km midtrekkverk på eksisterende veg (58 prosent).

## Reaksjoner

Lederen i Nasjonal rassikringsgruppe, Åshild Kjelsnes, er blant dem som er lite fornøyd med forslaget til 2008-budsjett.

- Vi er sjokkert over at regjeringen reduserer bevilgningene til rassikring når behovet er så stort og økende, sier hun i en pressemelding.

Volda / Nordfjord var ett av få steder som fant grunn til å feire da regjeringen la fram neste års vegbudsjett. Her gikk flaggene til topps på grunn av en enkel setning i budsjettproposisjonen: "Det legges opp til anleggstart på Kivisvegen, forutsatt at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet." Dermed nærmer det seg nå realisering av det omstridte prosjektet som lokale entusiaster har jobbet så iherdig for i mange tiår.

## "Annen finansiering" haler innpå

**Statens bidrag til vegbyggingen utgjør en stadig mindre andel. I 2008 vil annen finansiering nærme seg 50 prosent.**

Knut Opeide

TRONDHEIM: Regjeringen foreslår alt i alt å bevilge omlag 6,8 milliarder statlige kroner til vegbygging i 2008. Dette inkluderer vederlag til OPS-selskapene. På den andre siden vil ulike bomselskap stille med 4,9 milliarder. I tillegg kommer diverse lokale avtaler om for-

skudd og tilskudd på drøyt 1,1 milliard, slik at summen av ekstern finansiering blir på 6,05 milliarder kroner.

Utbyggingsdirektøren i Statens vegvesen, Lars Aksnes, er selvsagt glad for at dette til sammen gir et rekordhøyt aktivitetsnivå, men han peker samtidig på at en svært stor andel av det statlige investeringsbudsjettet nå går til å innfri de statlige forpliktelsene i ulike bomprosjekt og at det dermed er blitt vanskelig å få i gang større prosjekt uten bompenger. Unntaket som bekrefter denne regelen er prosjektet Ramsrud - Kjeldsbergs-

vingene på rv. 7 i Buskerud.

- Der kommer vi nå i gang utlukkende med statlig finansiering, og det er jeg spesielt glad for, sier han.

Av budsjettet går det fram at den statlige gjelden på grunn av lokale forskudd til vegbygging øker med nesten 600 millioner kroner i 2007 og 2008. På toppen av dette gis Statens vegvesen fullmakt til å inngå nye forskutteringsavtaler i 2008 på inntil 400 mill, slik at de totale refusjonsforpliktelsene kan komme opp i 1,8 mrd. I tillegg til dette kommer de statlige gjeldsforpliktelsene gjennom OPS.

Utbyggingsdirektøren ser ikke økningen i lokale forskudd som noe problem, snarere tvert i mot.

- Dette er et uttrykk for at det rundt om i landet er stor vilje til å komme i gang med etterlengtede prosjekt. Slike forskudd gjør at vi raskere får realisert gode prosjekt som allerede ligger i NTP-køen, sier han.

**Nærmer seg 50 prosent:** I 2008 vil bompenger og andre lokale bidrag være nesten like viktig for vegbyggingen som de statlige investeringene. (Foto: Knut Opeide)



# Forfalle

**- Statens vegvesen manglar 900 mill. kr for å stogge forfallet på vegane i 2008, seier vegdirektør Kjell Bjørvig.**

Geir Brekke

BERGEN: Etterslepet på vegane er rekna til 16 milliardar kroner ved inngangen til neste år. Blir det framlagte budsjettet vedteke vil altså forfallet på vegane auke ytterlegare i 2008.

## Undervurdert

- I ettertid kan ein slå fast at behovet for vedlikehaldsressursar var vesentleg undervurdert i Nasjonal transportplan for 2006-2015, skriv Samferdsledepartementet i budsjettframlegget for 2008. NTP la opp til at den negative utviklinga med manglande vedlikehald av vegnettet skulle stogast. Rammene til vedlikehald har likevel synt seg å vere for små til å halde oppe vegkapitalen, går det fram av budsjettkommentarane.

Departementet slår fast at ei rekkje av føresetnadene har svikta. Ikkje minst gjeld dette ein sterkare auke i tungbiltrafikken og ein kraftigare trafikkauke generelt sett. Tungtrafikken auka med 4,4 prosent i 2006. Første halvår i 2007

syner ein endå høgare trafikkauke.

## Dyrare drift

- Kostnadene til drift av riksvegnettet vil auke i 2008. Dette skuldast m.a. dyrare funksjonskontraktar, trafikkauke, fullføring av fleire nye veganlegg samt at det trengs auka innsats til strakstiltak etter trafikktryggleiksrevisjonar, skriv departementet.

I budsjettkommentarane opnar regjeringa og for endringar i dei funksjonskontraktane som skal gjelde frå september 2008. Dette gjeld t.d. endra oppgjersformar for vinterdrift og skjerpa krav til kvalitetssystema hos entreprenørane.

## Klimaverknader

- Klimaendringane dei siste åra har ført med seg nye utfordringar når det gjeld ras og flaum. Følgjene av endringane gir større og meir omfattande skadar på vegnettet. Kostnader til vøling og nybygging etter flaum og ras får og følgjer for vedlikehaldsbudsjettet, skriv Samferdsledepartementet.

Det skal i 2008 brukast 700 mill. kr til drift og vedlikehald av tunnelar, bruer og ferjekaier, ein auke på 90 mill. kr frå inneverande år. Førsteprioritet blir å rette opp skadar og slitasje som kan gi trafikkfarlege situasjonar eller reduserte framkomsttilhøve.

Kring 1 500 km riksveg vil få nytt vegdekke i 2008, går det fram av budsjettframlegget.

## 90 pst meir til g/s-vegar

**2008 vil gje eit betydeleg løft for gang- og sykkelvegar i Noreg med ein auke på heile 90 prosent i forhold til 2007.**

Kjell Wold

Regjeringa legg fram forslag om å nytte 590 millionar kroner til tiltak for gåande og syklende neste år. Dette er medrekna 250 millionar kroner i bompengar. Det er 280 millionar kroner meir enn i år. I tillegg kjem utbygging av

gang- og sykkelvegar som del av nyanlegg på vegnettet. Neste år skal det byggast nye gang- og sykkelvegar over heile landet, som til dømes i Oslo langs rv. 150 Nydalen-Storo, rv. 55 Håland-Austrheim i Sogn og Fjordane og E6 Jensbakken-Grytting i Oppland.

- Regjeringa har som mål at flest mogleg skal velje sykkel som framkomstmiddel, særleg til og frå arbeid. Difor følgjer vi opp lovnader og nær doblar dei samla midlane til gang- og sykkelvegar neste år, seier samferdsleminister Liv Signe Navarsete.

## 10,9 mrd. til kollektiv

**I 2008 skal det nyttast 10,9 milliardar kroner til tiltak som har verknad for kollektivtransporten.**

Kjell Wold

DRAMMEN: Beløpet er medrekna 710 millionar kroner i bompengar. Det er ein auke på over fire prosent samanlikna med 2007.

I summen inngår elles ei løyving på 161,7 millionar kroner til "Belønningsordninga for betre

kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområda".

## Prøveprosjekt

20 millionar kroner går til prøveprosjekt med sikte på å utvikle modeller og løysingar på å betre kollektivtilbodet i distrikta. Kollektivsatsinga omfattar dessutan eit tilskot på 52,1 millionar kroner til kommunar og fylkeskommunar for å sikre raskare framdrift og betre samordning av arbeidet med å gjere kollektivtransporten meir tilgjengeleg for alle grupper reisande.

# et på vegane aukar



**Flaumskadar:** Klimaendringane gir auka flaumskadar på vegnettet, som då brua på rv. 55 over Fardalselvi i Sogndal blei øydelagt, og ny bru måtte byggjast i fjor. (Arkivfoto: Geir Brekke)

## AutoPASS på ferjene

**Samferdselsdepartementet åpner for bruk av AutoPASSbrikken som betalingsmiddel på ferjene og øker rabatten for faste abonnenter til 50 prosent.**

Giselle Jensen

VADSØ: Når Samferdselsdepartementet gjennom forslaget til statsbudsjettet gir tillatelse til å redusere antallet lengdegrupper for kjøretøy, betyr det i praksis farvel til gammeldags billettsalg med pengeveske og papirbilletter.

- De åpner for bruk av AutoPASS, opplyser Stein P. Eriksen på Veg- og trafikavdelingen i Vegdi-

rektoratet. På ferjene er det lengden på kjøretøyet som bestemmer billettprisen, et komplisert system som ikke har vært forenlig med AutoPASS-systemet.

Samferdselsdepartementet har tidligere avslått å ta i bruk et forenklet system for taksering på ferje. Nå kan kommunene selv avgjøre om de vil ta i bruk det databaserte betalingssystemet.

På ferjesamband som innfører AutoPASS blir det ingen betaling for passasjerer, et fast beløp belastes AutoPASSbrikken uansett hvor mange som er i bilen.

- Men AutoPASS blir innført bare på samband der det er lokal tilslutning til ordningen. Jeg har foreløpig ingen oversikt over hvordan de ulike kommunene stiller seg, opplyser Eriksen.

## Etterslep på ulykkesreduksjon

**I forslaget til statsbudsjett foreslår regjeringen trafikksikkerhetsbevilgninger som skal gi 30 færre drepte eller varig skadde i trafikken i 2008.**

Håkon Aurlien

MOSS: - Dette er det samme anslaget som i 2007 og ti flere enn i 2006. Likevel må det et stort løft til i 2009 dersom Stortingets vil oppfylle målet for ulykkesreduksjon i Nasjonal transportplan, sier trafikksikkerhetsseksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

I Nasjonal transportplan (NTP) for årene 2006-2009 er

det planlagt trafikksikkerhetstiltak som samlet skulle gi en nedgang på 180 drepte eller varig skadde mennesker i trafikken.

### Tiltak

Tiltakene i NTP omfatter hele Vegvesenets ansvarsområde.

Det dreier seg om gjennomgang av 2250 km riksveg og tiltakene spenner fra enkle strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner via nedsatt fartsgrense og oppsetting av fotobokser til bygging av midtrekkverk eller ny veg. I 2008 er det planlagt tiltak på 510 km ulykkesbelastet riksveg.

2006-budsjettet inneholdt midler som skulle redusere antallet drepte og varig skadde med 20. Midlene over 2007-budsjettet skulle redusere drepte og varig

skadde med 30 og dette nivået foreslås opprettholdt i 2008. Det betyr at det i 2009 må bevilges penger til trafikksikkerhetstiltak som vil spare 100 mennesker fra å dø eller å bli varig skadd i trafikken for å nå målene i NTP.

**Tiltak:** Fotobokser bidrar til å redusere ulykkene. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)



## REPORTASJE

**På samme lag:** Barna på Singsås skole er blant ofrene for "Bakkens metode". Foran f.v.: Marlene, Elisabeth, Maren, Ildri, Silje og Malin (Foto: Knut Opeide)



**Mr. Fjeset-Bakken:** Han gjør tingene på sin helt spesielle måte, byggeleder Gunnar Bakken i Sør-Trøndelag. (Foto: Knut Opeide)



# Her er Bakkk

**SINGSÅS ■** Gunnar Bakken heter Vegvesenets byggeleder for Fjesetbakkene nord for Røros. Han løser oppgaven på sin helt spesielle måte.

**Knut Opeide**

- Min viktigste oppgave er å få alle til å spille på lag, gliser Gunnar Bakken før han plutselig dunker pekefingeren i bordplaten og ser strengt på oss:

- Og da mener jeg ALLE!

På det lille stedet Forsetmoen midt mellom Støren og Røros er hele bygdesamfunnet sterkt involvert når Statens vegvesen nå snur det meste opp ned på grunn av nyvegen som skjærer gjennom bygda. Både liten og stor får smake "Bakkens metode" for ledelse av vegprosjekt. Stikkordet er vinn-vinn-vinn.

Her er noen av "ofrene" for Bakkens spesielle grep:

## 1. Skolebarna

Mye av anleggsaktiviteten foregår like i nærheten av Singsås skole. Anlegget er farlig for nysgjerrige barn. Samtidig fører arbeidet til mye trafikk med store lastebiler på de få vegene i bygda hvor det nesten ikke finnes fortau eller egne gang- og sykkelveger. Hva gjør Bakken med det?

Han sørget tidlig for å involvere skolen for å gjøre arbeidet til en del av undervisningen på ulike måter. Samtidig fikk han anlagt en "titteplass"; et trygt sted der barn i alle aldre har førsteklasses utsikt til arbeidet som pågår.

## 2. Hilseplikt

Samtidig har Bakken innført hilseplikt for alle sjåfører og maskinførere på anlegget når de kjører forbi barn. Den samme plikten har han innført

overfor barna på skolen. Hensikten er at barn og førerne av store doninger skal vise tydelig når de er oppmerksomme på hverandre. I tillegg sponser Bakken ekstra skoleskyss med buss for alle skolebarna i den mest hektiske anleggsperioden.

Og som om ikke det var nok: Både på skolen og i barnehagen like ved har Bakken delt ut gule refleksvester med Vegvesenets logo til alle.

- Et ledd i rekrutteringen til etaten, sier han.

## 3. Entreprenøren

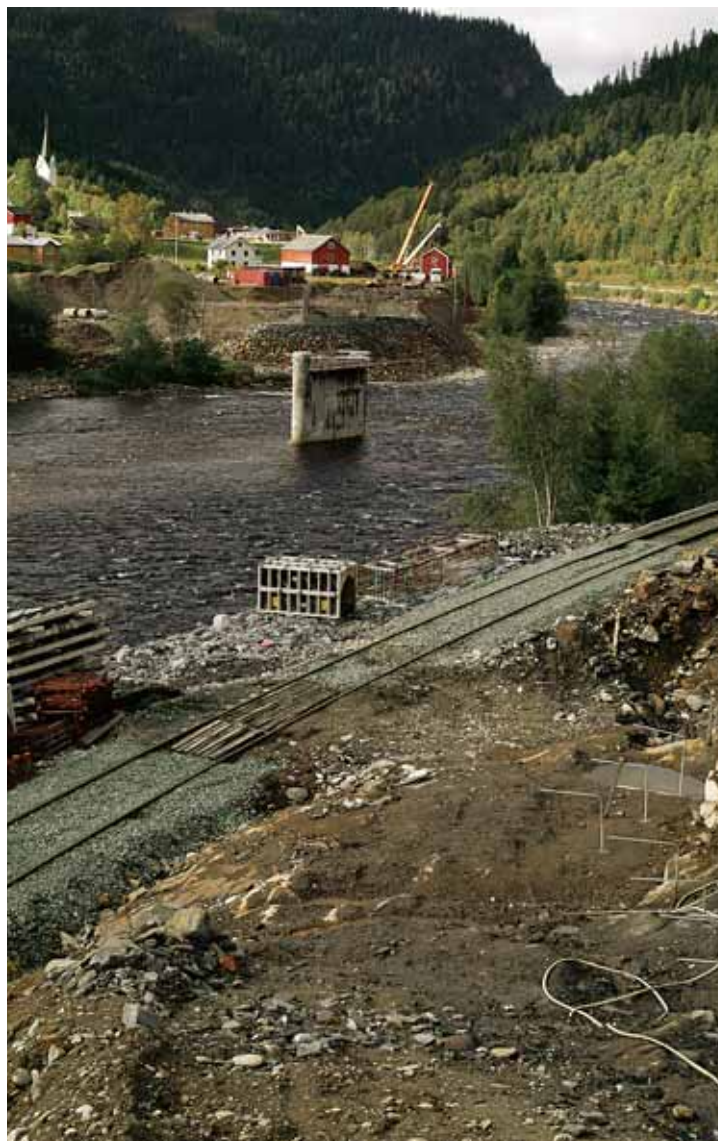
Vegen og vi har ved selvsyn sett at Bakken har et godt og nært samarbeid med entreprenøren for prosjektet, Mesta.

- Forholdet er harmonisk, men profesjonelt, korrigerer Bakken. Han legger stor vekt på å spille på lag. Blant annet har han innført en ordning der han etterlyser forslag til nye, smarte løsninger som kan gi besparelser i prosjektet. Avtalen er at fortjenesten deles 50/50 mellom byggherre og entreprenør.

Dette har gitt flere forbedringer. Blant annet førte dette til at det følsomme arbeidet med å støpe brufundament midt ute i den fredede lakseelva ble gjort på en annen måte enn beskrevet i anbudet. Endringen ble bejublet av NVE og ga Statens vegvesen en gevinst på 117 000 kroner.

## 4. Næringslivet

Vegen skulle egentlig gå i miljøtunnel under et trangt parti mellom elva og samvirkelaget, men Bakken klarte å snakke seg fram til en bedre løs-



**Bare fryd og gammen:** Nyvegen kommer i konflikt både med jernbane, fredet vassdrag og et helt bygdesamfunn. (Foto: Knut Opeide)

**Hilseplikt:** Statens vegvesen har lært barna i Singsås å hilse med store bevegelser for å bli sett av alle som kjører digre lastebiler i området. (Foto: Knut Opeide)

**Tidlig krøkes:** Barna i Singsås barnehage er alle utstyrt med Vegvesenvester og skal selvsagt bli vegbyggere når de blir store. (Foto: Knut Opeide)

#### FAKTA

Prosjektet Fjasetbakkene på rv. 30 i Sør-Trøndelag består av nesten to kilometer ny veg, inklusive ei ny bru på 220 meter over det fredede vassdraget Gaula. Nyvegen erstatter en problemstrekning med mange ulykker. Prosjektet koster omlag 92 millioner kroner.



# ens metode

ning. Nå rives den gamle butikken, og lekkert plassert ved nyvegen kommer det både ny butikk og bensinstasjon.

- Den avtalen var lukrativ for stedets næringsliv, en fordel for hele lokalsamfunnet samtidig som vegløsningen blir bedre for trafikantene og billigere for skattebetalerne, smiler han tilfreds.

#### 5. Jernbaneverket

Også Jernbaneverket, har byggeleder Bakken et godt forhold til. Nyvegen skal gå i bru over jernbanen, og i anleggsperioden lønner prosjektet en fra Jernbaneverket som kun skal passe jernbanesporet og være å jour med når nye tog er ventet på strekningen.

- På et vegprosjekt er det helt avgjørende å ha et godt og tillitsfullt samarbeid med alle andre offentlige etater som kan tenkes å bli berørt. Ellers havner du raskt i trøbbel, sier han.

#### 6. Glade lakser

Vegprosjektet innebærer ei ny bru på 220 meter over Gaula. Dette er en av Norges beste lakseelver samtidig som den er fredet. Dette byr på store utfordringer, og mange fryktet at årets laksesesong kom til å gå i vasken.

- Men sammen med Mesta planla vi arbeidet slik at vi kunne trekke oss bort fra elvebredden akkurat 31. mai, dagen før laksesesongen startet. Du kan vel si at vi innførte freding av de mange laksefiskerne som holdt til langs elva. Og laksen selv har heller ikke sendt oss noen klager, konstaterer Bakken. Alle spiller på lag.

## Dystert bakteppe

To personer mistet livet i en trafikkulykke i de skumle Fjasetbakkene kort tid før arbeidet med å legge om vegen skulle starte.

**Knut Opeide**

SINGSÅS: Opp gjennom årene har det skjedd en rekke alvorlige ulykker i de vanskelige bakkene. Stigningen er på hele ti prosent på det meste. Nederst i en av bakkene er det to krappe 90-graderssvinger i forbindelse med en uoversiktlig jernbaneundergang. Det er vel nødvendig å si at Fjasetbakkene er tungtrafikkens store skrekk på disse kanter av landet. Spesielt ille er det vinterstid når føret blir vanskelig. Da er det mer regelen enn unntaket at vogntog står fast og lager kaos. Mange blir nok også glade for at den gamle enfelts brua over Gaula ikke lenger skal være en del av opplevelsen med å kjøre mellom Trondheim og Røros.

## Åpning 8.8.08

Gunnar Bakken har allerede startet planleggingen av norgeshistoriens aller tidligste vegåpning.

**Knut Opeide**

SINGSÅS: Den nye vegen forbi Fjasetbakkene skal nemlig åpnes 8 minutter og 8 sekunder over klokka 8 om morgenen den 8.8.2008. Dermed må alle de tilreisende VIP'ene som skal delta på åpningsseremonien stå tidlig opp og helst ordne med finklærne kvelden før. Bakken røper til Vegen og vi at han jobber med å få skisset Marit Bjørgen til å foreta selve åpningen på en spesiell måte. Bjørgen har hjemsplassen sin ikke langt unna og er en av dem som får hyppig glede av nyvegen. Kanskje kan Fjasetbakkene bli en framtidig treningsarena for nye skitalenter i bygda?

## UTBYGGING

**Stenger E18-tunneler**

■ ■ E18-tunnelene på hver side av Grenlandbrua i Telemark, Kjørholt (bildet) i Porsgrunn og Bamble i Bamble, er stengt fra mandag til torsdag denne og neste uke mellom 09.00 mandag morgen og torsdag ettermiddag grunnet tunnelinspeksjon. Det blir skiltet omkjøring via riksveg354 og Brevikbrua på gamle E18.

**I ordførerstolen**

■ ■ Odd Arne Andreassen går nå løs på sin andre periode som ordfører i Tranøy kommune på Senja. Andreassen er ansatt som inspektør på trafikkstasjonen på Finnsnes, men har allerede hatt permisjon fra Statens vegvesen i fire år for å kunne utføre sine plikter som ordfører. Andreassen representerer Arbeiderpartiet.

**E18-bru utbedres**

■ ■ Bakkevann bru (bildet) på E18 i Bamble i Telemark utbedres og forsterkes til 56 tonn. Bjelkene under brua forsterkes, det legges ny membran, fuger og ny asfalt. Arbeidet startet tidlig i september, tar to måneder og utføres av Mesta til 1,5 millioner kroner. Trafikken må lysreguleres forbi stedet under arbeidet. (Foto: Kjell Wold)

**Svineroivegen**

■ ■ Åtte firmaer vil bygge om fv. 651 Svineroivegen i Telemark. Det er den berømte zikk-zakken fra Rjukan opp til Gaustadblakk som må utbedres for omlag 45 mill. kr. Tilbyderne er: Brødrene Alseth: 30,9 mill, Trafikk og Anlegg: 32,9 mill, AMT AS: 34,6 mill, HAB Constructing AS: 37 mill, Skanska Norge AS 42,4 mill, Valdres Anlegg AS: 47,2 mill, Mesta AS: 47,6 mill og Håkanes Maskin AS: 50,5 mill. kroner.

**Bomavgifter**

■ ■ Stortingsrepresentant Torstein Rudihagen Ap (bildet) mener tidsdifferensierte bompengesatser kan være veien å gå for å kombinere bompengefinansiering og trafikkstyring. I en politikerdebatt på transportkonferansen mente han at bompenger og vegprising bør kunne kombineres i et system som både gir inntekter til vegutbygging og bidrar til å dempe trafikken i rushtidene. Saken er politisk omstridt spesielt i Oslo. (Arkivfoto: Hilde Marie Braaten)

# Utsetter vegåpning

**Grundige tester av styringssystemer og store mengder elektronisk utstyr gjør at 12 km ny E18 mellom Kopstad og Gulli i Vestfold åpner først 12. november.**

Kjell Wold

RE: - Det er snakk om godt over 500 elektroniske komponenter som nå installeres og testes ut. Det tar tid, forteller Kristian Jensen hos elektroleverandøren Avanti.

**Samspill**

Det er to hovedutfordringer når det skal bygges inn så store mengder elektronikk i et helt nytt veganlegg.

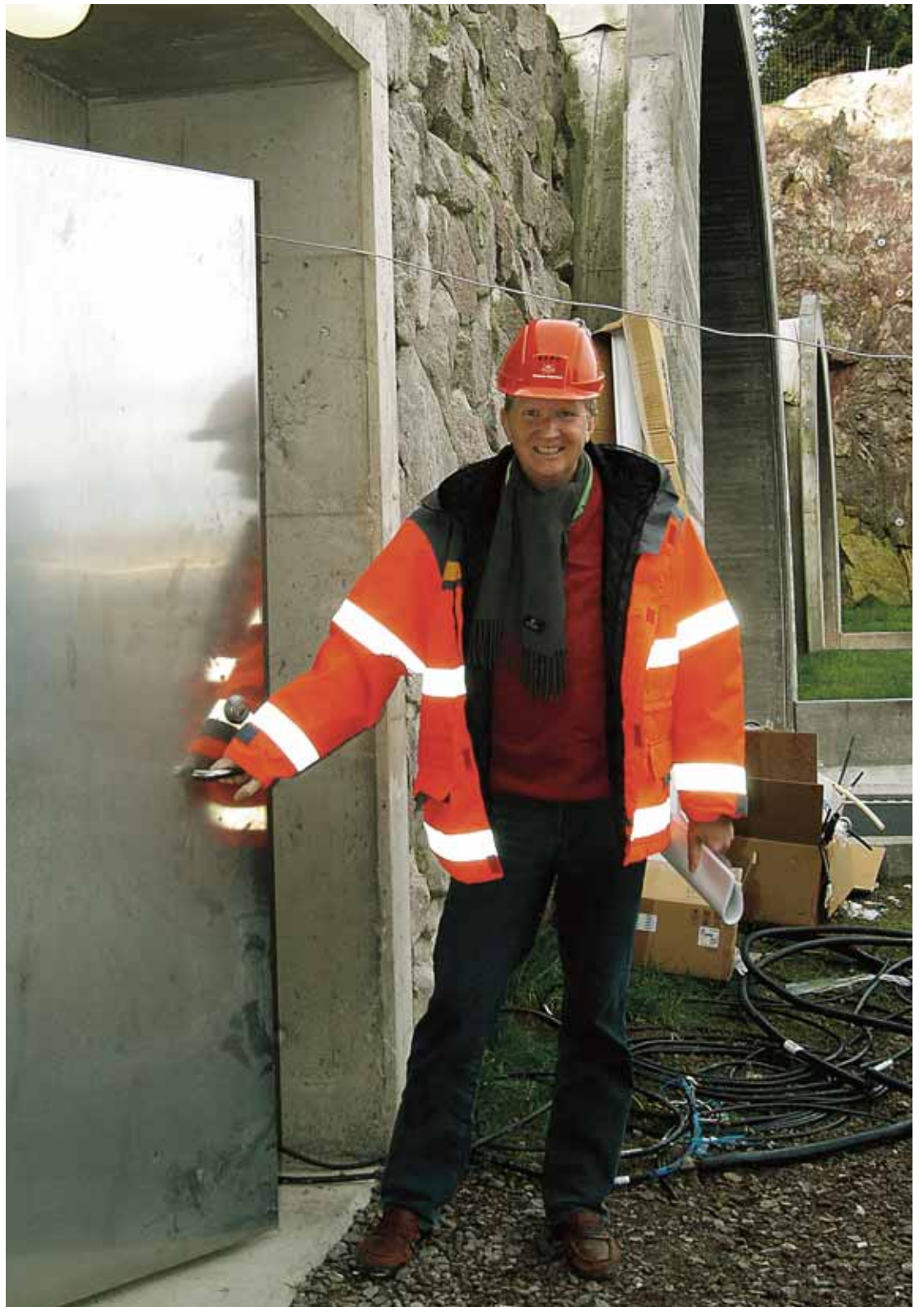
- For det første må vi ganske detaljert teste at hver enkelt komponent fungerer som den skal. Deretter må hele systemet opp å gå samtidig slik at den omfattende trafikkstyringen spiller sammen og kan styres og overvåkes trygt fra Vegtrafikkentralen (VTS) i Porsgrunn, forklarer elektroingeniør Finn Erling Berg i Statens vegvesen. Han understreker at det er meget viktig å vite at alt fungerer optimalt før trafikken settes på den nye motorvegen.

**Nødstrøm**

På 12 km veg er det tre fjelltunneler og tre miljøtunneler. Både tunnelene og resten av vegen i dagen er proppfull av elektronisk utstyr som nødtelefoner, brannslukkingsapparater, havarilommer, kjørefeltsignaler, videokameraer, fartsskilt, bomber, nødlys og mye mer.

- Bare her i styringsrommet til Flårtunnelen er det kilometervis med ledninger i mange skap. Dessuten har hver tunnel en egen reservestrømforsyning som virker i 60 minutter dersom hovedstrømmen skulle falle ut, forteller Berg. Forut for den siste testing av elektronisk utstyr har det vært redningsøvelser på veganlegget.

- Når vegen åpner om drøye tre uker vil vi være hundre prosent sikre på at alt fungerer som det skal, sier Finn Erling Berg.



**Siste tunneltest:** Elektroingeniør Finn Erling Berg i Statens vegvesen går gjennom de siste elektrotester før Flårtunnelen snart er klar til bruk. (Foto: Kjell Wold)

## Samme veg – ulik videodekning

**Når 12 km ny E18 i Vestfold åpnes får tre nye tunneler full videodekning. Nord i fylket har E18-tunnelene bare videokameraer i åpningene.**

Kjell Wold

TØNSBERG: Nye regler gjør at brannsikkerhetskravene er strengere i dag enn da E18 mellom Bergsenga og Kopstad ble åpnet for seks år siden. Derfor får de tre nye tunnelene på den nye vegen mellom Kopstad og Gulli i alt 85 videokameraer. På den samme fire felts motorvegen to mil lenger nord i fylket har Hanekleiv-

Løken- og Botnetunnelen for eksempel bare videokameraer i tunnelmunningene.

**Ikke tilbakevirkende kraft**

- Det er helt greit for oss, siden de ble bygd i en periode med andre sikkerhetskrav, sier Einar Flogland i Vestfold interkommunale brannvesen.

- Det er klart det hadde vært ønskelig med samme sikkerhetsstandard hele veien. Imidlertid skjønner jeg at nye regler ikke kan gi tilbakevirkende kraft, i alle fall ikke på kort sikt, sier distriktssjef i Statens vegvesen Vestfold, Roar Gärtner.

Han synes det likevel er naturlig å stille spørsmålet om det bør tas sikte på å få installert full vide-

oovervåking også i disse tunnelene på E18 nord i fylket.

**- Brann lite sannsynlig**

- Sannsynligheten for en alvorlig tunnelbrann er imidlertid liten. Så i forhold til trafiksikkerhet er jeg mer bekymret for at vi fortsatt mangler fysiske barrierer i form av midtdele som wirekkverk eller guardrail mellom kjøreretningene på flere strekninger på fire felts vegen i nordfylket, sier Gärtner.

**Videodekning:** E18 Hanekleiv-tunnelen i Vestfold har bare videoovervåking ved tunnelåpningene. Nye E18 tunneler som åpner lenger sør i høst har full videodekning. (Foto: Kjell Wold)



**Ja til Grenland-veger**

■ ■ Regionrådet for BTV (Buskerud, Telemark og Vestfold) gikk nylig inn for redusert veitbygging i Grenland med delvis brukerfinansiering. BTV ber Vegvesenet innarbeide en omtale av prosjektene i Nasjonal transportplan 2010-2019. Aktuelle prosjekt er rv. 36 Skjelbredstrand-Geiteryggen, rv. 354 Herøyavegen og rv. 353, "Gassvegen" i Bamble.

**Nytt kryss i Noresund**

■ ■ Krysset mellom rv. 7 og fv. 192 i Noresund sentrum (bildet) i Krødsherad i Buskerud skal bygges om og sikres for 5,5 mill. kroner. Arbeidene er i gang og er del av et prosjekt med miljøprioritert gjennomkjøring over en lengre strekning av rv. 7. Krysset skal være ferdig i høst, mens kompletterende arbeid fullføres til våren. (Foto: Kjell Wold)

**Vil ha gods i kollektivfelt**

■ ■ Godstransportørene i Norge vil at stykkgodstransport skal sees på som kollektivtransport, og ha tilgang til kollektivfeltene i byene. Det kunne ikke statssekretær Steinulf Tungesvik love på transportkonferansen sist uke. - Transportørene kan gjøre mye for å samle gods i færre vogntog og å få ned tomkjøringen, sa han. (Arkivfoto: Geir Brekke)



**Fornyer Bogstadveien:** Statens vegvesen starter neste år arbeidet med å pusse opp Bogstadveien, en av landets mest attraktive handlegater. (Foto: Finn Mellum, Norconsult)

# Ansiktsløftning i Oslo

**Bogstadveien, Oslos mest attraktive handlegate, er preget av tidens tann. Nå skal Statens vegvesen gi gata en ansiktsløftning til rundt hundre millioner kroner.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Neste år stikker Statens vegvesen spaden i Bogstadveien.

Målet er å gjøre det bedre for de som driver butikk, bor og handler der.

**Fotgjengere først**

- Vår første prioritet er fotgjengerne. Vi satser på bredere og bedre fortau, som får en minimumsbredde på tre meter, sier prosjektleder Nils Brandt i Statens vegvesen. Han håper Bogstadveien i ny drakt vil bli ei hyggelig gate.

- Vi ønsker det blir ei gate der trafikantene tar hensyn til hverandre. Alle må ferdes forsiktig siden det er blandet trafikk med både fotgjengere, syklist, trikker og

biler. På grunn av smal gate blir det ikke egne sykkelfelt. Derfor kommer vi også til å sette ned fartsgrensa til 30 km/t, sier Brandt. Videre vil det bli satt opp benker som folk kan slappe av på underveis, noe det er dårlig med i dag. Det blir også bygd høystandard trikkeholdeplasser.

**Attraktiv gate**

Bogstadveien er Oslos mest attraktive handlegate der handles det for dobbelt så mye som på landets største kjøpesenter, ca 2,5 milliarder kroner. Gata har to tusen bedrifter, og det er over ti tusen

som jobber der. Bogstadveien starter i Majorstukrysset, og er riksvegen som forbinder Ring 1 med Ring 2. Også Majorstukrysset skal rustes opp, men det er et stykke fram i tid.

**Gatekamp**

Før planlegginga kom i gang for fullt i 2005 inviterte Statens vegvesen alle interessegrupper til idédugnad. Både beboere, butikkeiere, Oslo sporveier, kommunen og konsulenter var samlet rundt samme bord.

- Fordelen med det var at vi fikk innspill tidlig i prosessen

mens det ennå var enkelt å endre på ting. Men å få full opplutning om endelig plan er umulig, interessene og behovene er for ulike til det. Et eksempel er at noen beboere vil ha gågate, mens butikkeiere er opptatt av parkeringsplasser. Det er 5-600 vareleveranser i Bogstadveien hver dag, så dette må en også ta hensyn til. Beboerne ønsker seg også en biltunnel, noe som heller ikke er aktuelt med tanke på budsjettet. Planen er til offentlig ettersyn nå, og vi håper den blir vedtatt på nyåret så vi kan starte arbeidet med byggeplan, sier Brandt.

## Vegversting seigpines

**Livredningen av vegverstingen rv. 284 Sylling-Vikersund i Buskerud vil ta ett år ekstra.**

Kjell Wold

SYLLING: Bevilgningene til ettersepsprosjektet følges ikke opp i år som planlagt. Dermed blir de 22 kilometerne med humpetitten mellom Lier og Modum ikke ferdig utbedret i 2009, men i 2010. Like-

vel kan bilister nå puste litt lettere etter at høstens utbedringer og asfaltering på åtte kilometer snart er ferdig.

- Det er grøftet og drenert, kummer og stikkrenner er skiftet og vegen er forsterket og rettet opp. De åtte kilometerne som får nytt slitelag med asfalt i år skal følges opp på mer neste år og årene framover, trøster byggeleder Rune Lien i Statens vegvesen seg med. Han innrømmer at vegen er elendig. Veidekke har utbedret og

asfaltert for 4,25 millioner kroner i år. Samlet skal 22 kilometer av vegen langs sørsiden av Tyrifjorden utbedres fram til 2010. Det er beregnet å koste minst 25 millioner kroner.

**Vegversting:** Det vil ta enda ett år ekstra før rv. 284 i Lier og Modum er ferdig utbedret, forteller byggeleder Rune Lien i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



## LANDET RUNDT



### I historiske lokaler

**MOLDE** ■ Første uka i oktober var distriktssjef Jan Arild Johansen, og hans kvinner og menn på plass i sine nye, flotte lokaler på St. Carolus i Molde.

- Har vi ikke fått det fint her, spør en tydelig stolt distriktssjef, da han inviterte tilsatte på regionvegkontoret i Molde til lunsj og omvis-

ning første dagen etter flyttinga.

Og lunsjen den ble servert i kantina, som tidligere var kapell på St. Carolus sykehus.

- Det er lagt vekt på å bevare særpreget i rommet, så vi har både kuppelformet himling og blyglassvindu, opplyser han. (Foto: Reidun Øverland)



**Kjente fjes:** Disse sørger for en ny stil på regionvegkontoret i Arendal. Fra venstre; Kristine Krøger Nordlie, Turid Hartvigsen, Marianne G Bakkegaard, Torhild Finsrud og Marit Larsen. (Foto: Inger Sigrindnes)

### Ny habitt og nye omgivelser

**ARENDAL** ■ Nylig ble åpningen av regionvegkontorets nye resepsjon på Harebakken markert.

Nå møter de tilsatte i uniform, slik de også gjør på distriktenes

servicetorg og trafikkstasjonene. Som en hyggelig markering av hamskiftet bød de tilsatte på bløtkake til de som stakk innom resepsjonen.



**Tilsynsenheten:** Tor Åge Ballovarre, Lars Trygve Sagen, Frank-Johnny Sæther, Ole Boye Yttervoll, Frits Karlsen, Harald Borge, Ronny Berg, Hallvard Kvenseth, Einar Johannes Johnsen og Alf Edvard Masternes. (Foto: Irene R. Skaue)

### Tilsynsenheten i Region nord

**BODØ** ■ Her er de samlet, alle ti medlemmene av den nye tilsynssekksjonen i nord. 1. oktober overtok de formelt ansvaret for godkjenning og tilsyn av verkste-

der/kontrollorgan for kjøretøy og godkjenning og tilsyn med trafikk-skoler og kursarrangører. Seksjonen har også ansvar for revisjon av trafikkstasjonene.



## Framifrå service

**HALHJEM** ■ Det er ikkje berre turistvegprosjektet i Statens vegvesen som er oppteken av god utforming. Dei nye servicebygga

på ferjekaiene Halhjem (biletet) og Sandvikvåg på E39 i Hordaland har fått ei vellukka løysing både inne og ute. Arkitekt for baa

bygga har vore ABO Arkitekter. Sambandet blir som kjent trafikkerert av tre nye gassferjer no. (Foto: Geir Brekke)



## Kong-svingebru

**KONGSVINGER** ■ Kongsvinger måtte bli den første byen i Norge til å få en trebru i sving. Kongen kom ikke, men brua ble åpnet med forsiktig pomp og prakt i sommer. Siden har den brakt myke trafikant langt tryggere fra et kjøpesenterområde inntil den gamle Kongsvingerbrua og til park- og friluftsområdet på andre side av vegen. (Foto: Håkon Aurlien)





## Myk trafikant

**NYBERGSUND** ■ Bygda i Hedmark er best kjent for fotball, en flott trebru og et kongelig ly ved

starten av siste krig. Men stedet er så landlig at en bever kunne observeres vandrende langs riksveg 26

like syd for tettstedet forrige uke. Den var dog skeptisk til fotografering. (Foto: Håkon Aurlien)



**Litt gubbevelde:**  
Det mente f.v.: Mari Wognild, Anette Kvaal og Ina Better. Bak fra venstre: Hanne Stølen, Inge Flaas, Silje Johansen, Kari Mette Fossum.  
(Foto: Christin Hermann)

## HiST-studenter på besøk

**STEINKJER** ■ 25 ingeniørstudenter fra Høgskolen i Sør-Trøndelag har nylig vært på studietur ved distriktskontorene i Nord- og Sør-Trøndelag. Bru var hovedtema både på befaringa og i teorigjennomgang. Konklusjonen fra studentene var at turen var faglig meget interessant.

- Samtidig er det klart at vi noterer oss det som går av rykter om en

arbeidsgiver, sier de seks kvinnelige studentene på konstruksjonslinja. På direkte spørsmål om hvilke rykter som går om Statens vegvesen, er studentene unisone i svaret: Statens vegvesen er et gubbevelde!!!

På oppfølgingsspørsmål om de har fått ryktene bekreftet etter informasjonsrunden, brister jentene sammen i latter og roper "JA!!".



## Tøymer elva

**NÆRØYDALEN** ■ Statens vegvesen er godt i gang med bygging av to nye bruer på E16 ved fylkesgrensa mellom Sogn og Fjordane og Hordaland. Dei strie elvene må tøy mast for å hindre at flaumen

gjør skade på landkara. Plastring og elvaforbygging inngår i prosjektet, som skal vere fullført iallfall for jul i 2008. Mesta gjer jobben for 26 millioner kroner.  
(Foto: Geir Brekke)



**Utbedret:** Rv. 165 i Bødalen er trafikksikret for 21,5 mill. kroner med blant annet ny gangveg, sier byggeleder Erik Foslien i Statens vegvesen.  
(Foto: Kjell Wold)

## Mindre skremmende i Bødalen

**RØYKEN** ■ På ett år er riksveg 165 fra Bødalen til Slemmestad blitt utbedret for 21,5 millioner kroner. Det er bygd 1,2 km ny gang- og sykkelveg langs den sterkt trafikkerte vegen som også er lagt om på en 200 meter lang strekning.

100 meter av fylkesveg 8 er

utbedret ved utkjøringen til riksvegen. Det er også bygd ny atkomstveg fra boligfelt via fylkesveg 8, mens en boligavkjørsel til rv. 165 er stengt. Riksveg 165 har fått nye busslommer. Arbeidet er utført av firmaet Arne Olav Lund og har tatt om lag 14 måneder.

## Snart blir det ny kontrollhall

**TROMSØ** ■ Når Midt-Troms distrikt flytter trafikkstasjonen inn i distriktskontoret må kontrollhallen ut i nye lokaler. Det er ikke plass til kontrollhall midt i byen der distriktskontoret ligger, og valget falt på Hungeren på fastlandet utenfor Tromsø. Nå er byggingen av den nye kombinerte kontrollhallen og utekontrollstasjonen startet. Lokalene skal etter planen tas i bruk neste år. (Foto: Giselle Jensen)



## REPORTASJE

## ITS-pris til Jacob Trondsen

**Jacob Trondsen i Statens vegvesen får ITS-prisen 2007 for sin store innsats for å utvikle elektroniske betalingssystemer for transportområdet.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Jacob Trondsen har ledet arbeidet med AutoPASS som er blant de beste betalingssystemene i verden med 1,3 millioner brukere.

Han har ledet arbeidet både med å utvikle og samordne denne tjenesten nasjonalt og inkluderingen av bomanleggene i Danmark og Sve- rige (EasyGo).

Han er videre assisterende pro- sjektleder for EU-prosjektet CESARE IV. Trondsen får både ros for sin innsats rundt dette og for sin evne til å formidle kompliserte sam- menhenger på en lettforstått måte.

### Anerkjennelse

- Jeg er glad og ydmyk over tilde- lingen. Jeg vil dele prisen med fag- miljøet i Statens vegvesen som jeg er stolt over å være en del av, sier den fornøyde prisvinneren.

Også vegdirektøren er stolt over prisen. Han sier i en kommentar at Trondsen er en kapasitet på sitt felt både nasjonalt og internasjonalt, og at prisen er en anerkjennelse både til prisvinneren og etatens fagmiljø. Prisen deles ut av stamvegforeningen ITS-Norway og overrekkes i forbin- delse med ITS-konferansen i Bergen 31. januar 2008.



**ITS-pris:** Jacob Trondsen i Statens vegvesen får ITS-Norway sin pris. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

### Fv. 302 finpusses

■ ■ Endelig får den 2,5 kilometer lange strekningen fra Nås til Åkre- dalen på fylkesveg 302 i Drangedal i Telemark nytt asfaltdekke. Stre- kningen Prestestranda-Nås, som er fylkesveg 109, kan også bli asfaltert i høst. Denne strekningen ligger også i Drangedal og er en del av fylkesvegen over til Lunde som nå blir kraftig utbedret.

### Krever fire felt på 12 år

■ ■ NHO krever fortgang i utbyg- gingen av fire felts veg på streknin- gen Kristiansand-Oslo innen 2019. De mener det kreves et 20-årig løft på 400 mrd. kr for hele stamvegnet- tet, men at E18 mellom Oslo og Sørlandet bør kunne bygges ferdig på 12 år. NHO ønsker fortgang i stamvegutbyggingen i Norge og legger nå fram sin egen plan "Sam- ferdsløftet".

# Utbygging av E6 i Alta stopper opp

**Åtte km av E6 vest for Alta utbedres som den første av ni parseller. Nå stanser manglende bevilgninger prosjek- tet neste høst.**

Giselle Jensen

ALTA: I Statens vegvesens kontor- bygg i Tallvik ble statsbudsjettet fulgt med argusøyne.

Prosjektet E6 vest for Alta har vært i drift siden august i fjor, før- ste parsell er beregnet ferdigstilt i november 2008. 123 millioner kroner er øremerket den åtte kilo- meter lange strekningen. Resten av den smale og svingete E6 mel- lom Alta og Langfjorden skulle bygges ut i årene som kommer, og neste parsell gjennom Tallvik er ferdig regulert. Men statsbudjet- tet satte en stopper for videre utbygging.

- Statsbudsjettet innebærer at vi ferdigstiller første parsell, men det er ikke satt av midler til å starte opp neste. Konsekvensen blir ned- trapping og stillstand på anlegget. Det er forferdelig uheldig for både oss og trafikantene at vi må drive i rykk og napp. Det blir ikke opti- mal anleggsdrift, påpeker region- vegsjef Torbjørn Naimak.

### Vanskelige grunnforhold

Prosjektet drives i vanskelige grunnforhold med bløt leire og kvikkleire.

- Mot sør er leira vasket vekk, men det hopper seg opp i de nord- lige buktene som ligger skjermert for nordavinden, opplyser geotek- nisk ansvarlig Oddbjørn John- sen.

Den lengste sammenhengende strekningen med leire er i Tallvik, tettstedet ved Altafjorden. For å sikre grunnen i svakeste partiene



**Trangt:** Det er ikke enkelt å drive effektiv anleggsdrift og samtidig holde vegen åpen i dette terrenget. (Foto: Giselle Jensen)

brukes fyllmasse av skumglass som etter komprimering veier 300 kg per kubikkmeter, under 20 pro- sent av vanlig fyllmasse.

- Det gjør at vegen flyter på toppen i stedet for å synke ned i leira, forklarer Johnsen.

### Sms-varsling

200 sprengninger har det blitt hit-

til i år, totalt 350 000 m<sup>3</sup> fjell skal bort.

- Vi er veldig fokusert på å holde stengt så kort som mulig. Samtidig er det en stor utfordring å holde vegen åpen for trafikk gjennom alle faser av utbyggingen, påpeker pro- sjektleder Torbjørn Jørgensen. Skulle han ikke lykkes i det er eneste omkjøringsmulighet via Finland, en

omveg på 50-60 mil. Som en service til trafikantene varsler prosjektet sprengning på sms.

- Vi planlegger sprengning slik at vi ikke hindrer skolebussen, uttrykingskjøretøy eller trafikken til ferja fra Øksfjord til Sørøya, sier Jørgensen som er spesielt opptatt av å slippe trafikantene fram til siste ferja for kvelden.

## Nytt liv til sovende perle

**Rivingen av Feda bru på gamle E39 i Kvinesdal er startet. Ved årsskiftet ven- der idyllen igjen tilbake til sørlandsperlen.**

Kjell Wold

FEDA: - Jobben starter i disse dager med å rive toppdekket og rekkver- ket på brua. Deretter klippes betongbrua ned spenn for spenn. Til slutt rives landkarene ned til vannspeilet, forteller byggeleder i Statens vegvesen, Martin Folke- stad.

Brua har i årtier vært et lande- merke og irritasjonsmoment for sindige fedaværinger. Nå blir ste- dets ansikt både fra land og sjøsiden

radikalt endret på få måneder når brua forsvinner.

Rivejobben utføres av entrepre- nørfirmaet Dokken AS fra Slem- mestad i samarbeid med lokale Lindland maskiner. Kvinesdal kom- mune har store planer for rehabili- tering av områdene som frigjøres på hver side av elva. I første omgang får Feda kirke 25 nye p-plasser. Senere skal det bygges fritidsboliger og serveringssted ved båthavna. Vegen inn til Feda sørfra blir lagt om. Nye friområder blir frigjort. På nordsiden av elva blir det lagt ut arealer til byggingen av 20-30 ene- boliger.

**River bru:** Feda bru rives og gir nytt liv til sørlandsperlen. (Foto: Kjell Wold)





**På villspor:** Atle hater alt som er "femi" og tenker at drømmejobben må finnes i Statens vegvesen. (Foto: Knut Opeide)

# Drømmejobb i Vegvesenet

**Stakkars Atle synes det har blitt for "femi" å jobbe på bensinstasjon og tenkte at Statens vegvesen var stedet å finne sin nye drømmejobb ...**

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det var utgangs-

punktet for en ellevill presentasjon av Statens vegvesen for flere hundre begeistrede NTNU-studenter i forbindelse med høstens store begivenhet; UKA-07.

## Homofobi

Statens vegvesen var "Dagens bedrift" allerede under studentukas aller første dag, og satte en standard for underholdningsverdi det blir vanskelig for StatoilHydro, Telenor og de andre uke-bedriftene å leve opp til gjennom den tre uker lange UKA.

Sentralt i Vegvesenets presentasjon av seg selv overfor studentene stod altså den merkelige, homofobiske figuren Atle, ypperlig tolket av skuespiller Lene Kongsvik Johansen (kjent fra bl.a. Asbjørnsen og Joh).

## Hans øyne har falt på Statens vegvesen... - den ultimate machojobben

Atle har sagt opp jobben sin på bensinstasjon i protest mot påtvungne smilekurs, salg av ruccula, Celine

Dion og "andre homograier". Hans øyne har nå falt på Statens vegvesen, som han mener må være den ultimate machojobben og dermed hans drømmejobb.

## Fikk ikke jobb

Gjennom heftig dialog med ekte vegvesenansatte i Trondheim; Margot Lynum, Randi Trøan og Erik Jølsgard; får Atle knust noen forventninger, men får samtidig en ny og positiv opplevelse med Vegvesenets feminine sider. Vi røper vel likevel ingen stor hemmelighet når

vi forteller at Atle ikke fikk jobb i denne omgang. Men han fikk en flott, gul hjelm som plaster på såret.

Statens vegvesen markedsfører nå aktivt i studentmiljøene at de har behov for tusen nye medarbeidere i tiden som kommer, men det er altså fortrinnsvis smarte ingeniører og andre fagfolk man er ute etter. Og forstod vi etatens budskap under UKA riktig, så ønsker man at Vegvesenkulturen skal speile både feminine og maskuline verdier i skjønn forening.



**Verdige prisvinnere:** Helge Ytreland har levert et viktig nybrottsarbeid for kollektivtrafikken mens Katrine Sætre har gitt et nyttig bidrag til Vegvesenets trafikksikkerhetsarbeid. (Foto: Knut Opeide)

## Kloke stipendiater

**Statens vegvesen har nå kåret fjorårets to beste prosjektarbeidere innen vegfag ved NTNU.**

Knut Opeide

TRONDHEIM: Begge stipendvinnerne er fra Haugesundsområdet og kjenner hverandre fra de var barn. Begge vinnerne har levert kloke, matnyttige oppgaver som Statens vegvesen kan dra konkret nytte av.

Helge Ytreland har kommet

opp med nye løsninger for prioritering av kollektivtrafikk i rundkjøringer. Han har sett både på geometrisk utforming, regulering og tilfartskontroll og konkluderer med at det er et hittil ubenyttet potensial for kollektivprioritering i rundkjøringer.

Juryens dom er at dette er intet mindre enn et "nybrottsarbeid som kan få stor betydning for valg av kryssløsninger og regulering av trafikk i byer og tettsteder i årene som kommer."

Ytreland var ferdig student i sommer og er nå ansatt i Statens vegvesen ved planseksjonen på distriktskontoret i Stavanger.

Katrine Sætre har gjennomført en ulykkesanalyse for ti utvalgte problematiske T-kryss i Haugesundsområdet der fartsgrensen er minst 70 km/t. Samtidig har hun gjennomført en spørreundersøkelse blant bilister i distriktet om risikoforholdene i disse kryssene. Hun gikk deretter nærmere inn på ett av kryssene og kom med forslag til ulykkesreducerende tiltak.

- Dette er et grundig og systematisk arbeid som vil kunne nyttiggjøres i det videre trafikksikkerhetsarbeidet i dette distriktet, sier juryen i sin dom.

Sætre har nå begynt i jobb hos Asplan Viak.

## REPORTASJE



**Ærlige:** Tre tidligere samferdselsministre og en tidligere vegdirektør var enige da de ble utspurt av Aslak Bonde: "Øvrig riksveg" overført til regionene er ikke en god idé. F.v. Olav Søfteland, Kjell Opseth, Aslak Bonde, Lars Gunnar Lie og Torild Skogsholm. (Foto: Håkon Aurlien)

# - Bekymret for regionvegene

**Tre tidligere samferdselsministre og en tidligere vegdirektør er enige: Det er en ulykke for landet om 18 000 kilometer riksveg fra 2010 blir gjort om til fylkesveger.**

Håkon Aurlien

GARDERMOEN: - Noen ganger kan forslag se gode ut, men være feil. Jeg vil så sterkt jeg kan advare mot en slik overføring, sa tidligere Ap-samferdselsminister Kjell Opseth i en kveldsutspørring da 600 personer sist uke møttes til Transport- og logistikkonferansen 2007 på Gardermoen.

- Det har vært en for stor enighet

i Stortinget om noe som blir helt galt, sa tidligere samferdselsminister Torhild Skogsholm (V).

- Vegnettet trenger tvert imot mer penger til vedlikehold, sa tidligere KrF-samferdselsminister Lars Gunnar Lie.

## Rammetilskudd

Mens riksvegene i Norge vedlikeholdes med egne bevilgninger fra Stortinget, vedlikeholdes fylkesvegnettet med penger den enkelte fylkeskommune får som rammetilskudd fra Staten. Tilskuddet skal også finansiere resten av fylkeskommunens oppgaver og fylkesvegene får i praksis en brøkdel av det som går til riksvegvedlikehold.

I en melding om forvaltningsreformen, har Stortinget sluttet seg til at det meste av Statens vegger skal over til fylkeskommunene når disse gjøres om til regioner. Kun stamvegnettet skal vedlikeholdes av Staten.

- Dagens øvrige riksveger kan stå foran en katastrofe om også de skal vedlikeholdes innenfor rammetilskuddene, sa tidligere vegdirektør Olav Søfteland.

## Godsbehov

Den fremtidige utviklingen av vegnettet og organiseringen av Statens vegvesen, fikk stor oppmerksomhet under konferansen. Godstransportørene og deres organisasjoner var forent i kravet om økt statlig innsats

som bidrag til å effektivisere godstransporten på så vel veg, jernbane og sjø.

Både i fagseminarer og i politikerdebatter ble det tatt til orde for et løft for vegnettet og diskutert ulike måter å få dette til.

Vegdirektør Kjell Bjørvig viste imidlertid til mangeårig underbudsjettering av vegnettet, og at det er behov for innpå en milliard kroner ekstra hvert år bare for å stanse fallet av dagens vegnett.

## Brukerfokus

- Vi synes synd på de ansatte i Statens vegvesen. I 2003 ble etaten omorganisert kun ut ifra politiske motiver. Dette har gitt dårligere publikumsbehandling. Nå advarer vi imot ny oppsplitting av etaten. Vegpolitikken og organiseringen av apparatet som skal sette politikken ut i livet må knyttes opp til hva Norges befolkning trenger, påpekte direktør Gunnar Apeland i Norges Lastebileierforbund.

## Fordeling av det offentlige vegnett

Eier	Veger	Lengde i dag	Lengde fra 2010	Finansiering
Staten	Stamveger	8 500 km	9 500 km	egen bevilgning fra Stortinget
	Øvrige riksveger	18 000 km	-	
Fylkeskommunen (erstattes av regioner)	Fylkes/regionveger	27 000 km	44 000 km	via rammetilskudd fra Staten
Kommunene	Kommuneveger	38 000 km	38 000 km	kommunebudsjettet

## Tror ikke på vegtilsyn

**Direktør Trond Bølviken i Veidekke Entreprenør AS ser ingen hensikt med et nytt statlig vegtilsyn i Norge.**

Håkon Aurlien

**Ikke svaret:** - Det behøves ikke et statlig vegtilsyn, mener direktør Trond Bølviken i Veidekke Entreprenør AS (Foto: Håkon Aurlien)

GARDERMOEN: - Fra et entreprenørspunkt kan jeg ikke se at Norge trenger et nytt tilsynsorgan. Statens vegvesen er Statens tilsynsorgan for vegene. Gjør ikke Statens vegvesen jobben sin slik politikerne vil, får politikerne gi dem beskjed om å gjøre en bedre jobb. Det er ikke behov for et tilsyn til å gi en slik beskjed, sa han under transport- og logistikkonferansen sist uke.

## Balansering

- Mye kan forbedres i Staten, men da er det bare å forbedre det. Et nytt byråkratisk tilsyn er ikke sva-

ret. Da må vi snart ha et "tilsyns-tilsyn" også, sa han.

Bølviken var en av tre innledere i et eget delseminar om temaet. Tori Grytli fra Trygg trafikk og Grete Myhre fra Statens havarikommisjon for transport talte begge for å opprette et tilsynsorgan som kun har fokus på sikkerhet på veg.

- Statens vegvesen er i en rolle der sikkerhetsbehov balanseres mot budsjetter. Et effektivt sikkerhetsarbeid forutsetter tilrådinger vurdert kun ut ifra sikkerhetsbehov, påpekte Myhre. I debatten ble Statens vegvesen kritisert for større

lojalitet til budsjetterrammer enn til minstekrav til vegstandard.

Men Bølviken påpekte at kravet om et statlig vegtilsyn er kommet som følge av Hanekleivsaken.

## Læring

- Selv om et statlig vegtilsyn ikke er det riktige svaret, er det all grunn til å ta de årsakene som ligger bak kravet som har kommet opp på alvor, og spørre seg hva man med utgangspunkt i den kritikken som er reist kan gjøre annerledes og bedre, sa Trond Bølviken.

Vil du delta i debatten, send innlegg til [vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no)

SI DIN MENING

# Hvor blir det av TS-satsingen?

■ I Agendarapporten fra 2006 ble det påpekt at det virket som om trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen utviklet seg mer på tross av, enn på grunn av omorganiseringen i 2003. I statsbudsjettet for 2008 ser det ut som om vi beveger oss enda lenger bort fra den trafikksikkerhetsorganisasjonen vi hadde før 2003.

■ Noen av oss påpekte allerede i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet for inneværende periode, at satsingen på trafikksikkerhet, og på gang- sykkelveger, ikke var god nok. Når vi nå ser på det som blir skrevet om budsjettforslaget, forundrer det meg at det ikke blir noen reaksjoner på høyere hold.

■ Oppfølgingsgraden etter 3 år av perioden, som ideelt sett helst burde ligget over 75 %, har for vårt viktig-

ste kriterium - Antall drepte eller hardt skadde - en oppfylingsgrad på 31 %! Når det gjelder investerte beløp, blir det referert at oppfølgingsgraden for trafikksikkerhetstiltak er på 55 %, og for gangsykkelveger på 56 %. Til sammenligning er oppfølgingsgraden på strekningsvise investeringer på stamvegnettet på 80 %.

■ Fra vegveven i juni 2007 siterer jeg: "Samferdselsminister Liv Signe Navarsete har en ambisjon om å doble investeringene til gang- og sykkelanlegg i 2008, sa ministeren da hun innledet den internasjonale sykkelkonferanse Velo-City 2007.

■ Hvordan henger dette sammen med en oppfølgingsgrad på 56 % etter 3 år? Aust-Agder ligger svært dårlig an, både på grunn av en mindre tildeling i 2006 på 8 mill, som gikk direkte av ts/g-s-veger, og

at prosjektene nå blir så mye dyrere at vi må ha atskillig mer midler for å gjennomføre det som forutsatt i handlingsprogrammet. I retningslinjene for budsjettet for 2008 stod det at halvparten av etterslepet fra tidligere år skulle tas inn, men dette betyr ikke noe når det bare dreier seg om ts-tiltak og g-s-veger.

■ På stamveggbudsjettet for E18 var det satt av beskjedne midler i handlingsprogrammets 3 første år, med en firedobling i 2009. I 2008 var det satt av 27 mill. til ts-tiltak, det er i budsjettet redusert til 17,6 mill. Til g-s-veger var det ikke satt av noe. Kan vi forholde oss til dette når det i den offisielle kommunikasjonsstrategien står at vi skal: Synliggjøre Statens vegvesen som den ledende aktøren på trafikksikkerhet.

Med hilsen  
S.H.Søndena

## Ønsker samfunnet en lettere førerprøve?

■ Førerprøven, særlig den praktiske delen, er et tema som engasjerer mange. De fleste voksne har erfaring med prøven. For noen er det et minne om ubehag og maktmisbruk.

■ Det er Statens vegvesen som har ansvar for førerprøvene i Norge, og vi har også et ansvar for tilsyn med all opplæring rettet mot førerkort. Førerprøvene får tidvis plass i media, det er nyttig. Viktig kontakt har vi også med brukerne, ikke minst i saker der publikum klager på prøven. Den praktiske gjennomføringen, og den kommunikasjon som foregår under en førerprøve er selvsagt viktig. Det er av stor betydning at vi har fokus på kvaliteten i vårt arbeid med førerprøver.

■ Ca 75 pst av praktiske førerprøver i Norge blir godkjent. Tre av fire som møter til prøve holder altså de krav som vi har satt. Hver fjerde elev må finne seg i å øke sin opplæring og gå opp til ny prøve. I vår region er resultatet litt bedre enn landet som helhet, nesten åtte av ti elever består prøven. Det kan skyldes dyktige lærere, mye øvelse eller vurderingen på førerprøven. Vi vet at noen opplever prøven ubehagelig. Likevel er mange kandidater intervjuet etter prøven. Det store flertall sier de har fått en korrekt behandling, og at de forstår begrunnelsen for resultatet av prøven.

■ De fleste lykkes altså på praktisk førerprøve. En god eksamen har ofte sammenheng med hvor godt kjent man er med lærestoffet. En behagelig og dyktig sensor gir kandidaten trygghet og arbeidsro. Men de elevene som opplever førerprøven greit, har i de fleste tilfeller tatt god tid til opplæring, og de har øvd mye på å kjøre i trafikken.

■ Alle som ønsker tillatelse til å kjøre bil må gjennomgå en opplæringsprosess. Denne kan gjennomføres på flere måter. Noen elementer er obligatoriske og må kjøpes hos en trafikkskole. Andre deler av opplæringen er valgfrie, de kan kjøpes på trafikkskole, læres privat eller øves på i et samarbeid mellom trafikklærer og ledsager. Valg av trafikkskole er helt fritt, og det er også mulig å skifte skole underveis i opplæringen.

■ Den teoretiske delen av førerprøven må godkjennes før praktisk prøve. Den er en grunntest på at teoristoffet er lært, og at den praktiske kjøringen kan foregå trygt. Teorikurs er frivillig, men stoffet må læres.

■ Under den praktiske førerprøven skal eleven vise at regler er forstått, og at ferdighetene som fører er gode og trafikksikre. Man kan selv velge ved hvilken trafikkstasjon førerprøven skal skje, men sensor blir tildelt av en datamaskin. De som har oppgaven med å sensurere prøvene har en omfattende oppgave. Prøven skal vare i ca 70 min., og ca 50 min. av denne tiden er kjøring. For å bidra til gode prøver er det lagt opp kjøreruter på forhånd som skal sikre at viktige og tilstrekkelige situasjoner blir testet. Førerprøvestedene har flere ruter, og det er datamaskinen som velger ut hvilken av de som skal brukes. Under kjøring skal sensor føre positive og negative opplysninger i et skjema. Her blir elevens tilpasning til annen trafikk, valg av fart og flere andre faktorer knyttet opp til kjøreruten. Hva sensor anmerker bygger på hans kunnskaper, erfaring og evne til å utøve godt skjønn. Den oppgaven er utfordrende og kan misbrukes.

■ Alle prøver blir vurdert som en helhet, selv om alvorlige feilhandlinger kan føre til at prøven ikke blir godkjent. De fleste handlinger blir testet flere ganger under kjøreturen. Resultatet av prøven er ikke avhengig av en feilhandling, men at eleven gjennom hele turen viser at han handler konsekvent og ikke tilfeldig.

■ Prøver som ikke blir godkjent har i de fleste tilfeller mange mindre feil som viser et mønster. Når resultatet skal fastsettes tror vi det er nødvendig at prestasjonene er blitt registrert, og ikke bare blir basert på en totaloppfatning eller magefølelse.

■ Innholdet i førerprøvene har også innflytelse på hva trafikkskolene legger vekt på i sin opplæring. Senker vi kravene i førerprøven, regner vi med at opplæringen blir tilpasset dette. Men førerprøven er også en sjekk av om kunden har fått den "varen" som er "kjøpt" på trafikkskolen. Statens vegvesen har ansvar

for å tilse at opplæringen i trafikkskolen skjer slik det er lagt opp til i forskrifter og læreplaner. Også det har førerprøven noe om.

■ Vår store utfordring er at 18-19-åringer har risiko i trafikken som er ti ganger så høy som de som har kjørt i 20 år. Kanskje er ikke førerprøven det største marerittet for unge, men det faktum at flere hundre av dem årlig drepes eller får livsvarige skader i trafikken.

■ Førerprøven i Norge er sammenliknbar med prøvene som gjennomføres i andre europeiske land. Prinsippene og metodene er like, mens tidsrammene og kravet til elevene varierer. Vi vil ønske velkommen nye kunnskaper som kan gi oss en førerprøve med bedre metoder og rettsvern. Likevel tror vi ikke samfunnet er tjent med en lettere førerprøve. Til det er temaet for alvorlig!

Torstein Nilsen  
seniorrådgiver  
Statens vegvesen Region sør

## Forutsetninger for et moderne veinett mellom regioner

■ For at Norge, som det siste vestlige land, skal få et moderne veinett mellom sine regioner, må følgende forutsetninger være oppfylt:

■ Norge må ha en politisk leder og ledelse som har visjoner til å se helheter og evne til å gjennomføre utbygginger uavhengig av muligheten for lokale og regionale prioriteter. Og uavhengig av muligheten for lokal og regional finansiering. President Eisenhower var en slik leder. Han brukte sin innflytelse til å sikre utbyggingen av den største investeringen som er gjort i moderne tid, det amerikanske Interstate motorveinettet som binder delstatene i USA effektivt sammen.

■ Norge må ha ett Storting som vedtar helhetlige utbygginger i stedet for stykkevis og delt utbygginger. Den svenske Riksdagen vedtok på begynnelsen av 90 tallet at E-4 skulle bygges til motorvei mellom Malmö og Stocholm. I år er strekningen ferdig. Det danske Folketinget vedtok på begynnelsen av 90 tallet at hele Danmark skulle bindes sammen i et motorveinett kalt den store H. I 2005 var utbyggingen ferdig. Tilsvarende kunne Stortinget ha vedtatt at strekningen Kristiansand - Oslo skulle være motorvei innen 2020. Og at landet skulle bygges sammen med et motorveinett på om lag 2 000 km, kalt den doble Y, foreslått av Bilaksjonen, innen 2030.

■ Den doble Y er basert på et moderne motorveinett som binder regionene sammen. Den har planfrie kryss og går utenom alle tettsteder. Med tilførselsveier vil et motorveinett ta unna en stor andel av person-, gods- og tjenestetrafikk og gi videre store miljø- og tidsgevinster samt avlaste sekundær veinettet. Tids- og miljøgevinsten baseres på avkortet kjørelengde, jevnere og høyere gjennomsnittshastighet pga rette strekninger, planskilte kryss og konstante for-bikjøringsmuligheter.

■ I stedet er det lokale initiativ, som for eksempel Stamveiaksjonen på

Sørlandet, som har klart å presse igjennom motorvei mellom Kristiansand og Grimstad. Sentrale politikere har ikke klart tilsvarende.

■ Norge må få en finansieringsmodell som sikrer helhetlige utbygginger uavhengig av årlige driftsbudsjetter. Svenskene lånefinansierte sine store utbygginger på 90 tallet. I USA setter de av midler på egne bundne investeringsfond finansiert gjennom drivstoffavgifter. I Norge har større utbygginger nå vært mulig grunnet OPS-finansiering. Den eneste måten å sikre større helhetlige utbygginger er å bygge opp bundne investerings- eller lånefond som er uavhengig av årlige prioriteter på driftsbudsjettene. Da binder man opp vedtak frem i tid. Det er viktig å se på store investeringsprosjekter som lønnsomme på lang sikt da resultatet av disse vil effektivisere samfunnet og ikke fokusere som i dag kun på den effekten disse vil ha på ett kortsiktig press i økonomien

■ Norge må i mye større grad åpne opp for internasjonal konkurranse på anleggsmarkedet. Store kontrakter vil lokke utenlandske entreprenører. Tyske Bilfinger er i Norge nå kun fordi det var en stor OPS-kontrakt Kristiansand - Grimstad som ble utlyst. Den store utbyggingen var mulig å få til fordi OPS finansieres utenom de vanlige årlige driftsbudsjettene. Andre land tenker det samme. Amerikanske Bechtel bygger nå 415 km motorvei i Romania som skal være ferdig i 2012. I Hellas bygges det tilsvarende 670 km motorvei.

■ Mens alle andre vestlige land har hatt forutsetningene over på plass for lenge siden har Norge i dag fremdeles ikke noen av forutsetningene på plass. Det betyr at det vil ta minimum 50 til 70 år, i følge Statens vegvesen, før Norge er i nærheten av et moderne veinett. Og innen den tid har også Øst-Europa passert oss både i levestandard og utvikling.

Leif Kåre Spartveit  
Kristiansand

## Stygg og livsfarlig hogst

■ I uke 37, ble det ble det langs Rv 34 i Fluberg "hogget" ned busker og kratt. Stubbene er tildels skråkuttet og i en høyde på fra 50-60 cm til 3 meter. Dette er ikke noe vakkert syn og er milevis unna prisen for "Vakre veger".

■ Saken ble omtalt i Oppland Arbeiderblad 19. september og der karakterisert som ren vandalisme. Gudrun Marie Sørumsbrenden i Statens vegvesen innrømmer i avisa at resultatet ikke er like heldig alle steder og at noe må gjøres om. I dag, 10. oktober, har ikke noe som helst skjedd.

■ Det at det er stygt, er en ting, men det virkelig er bekymringsfullt, er at grove krattet 10-15 cm tykt, er kuttet så høyt over bakken og tildels skråkuttet. Dersom noen kjører ut, er det livsfarlig. De vil rett og slett bli spiddet. Det er jo godt kjent at sideterrenget er en vesentlig faktor for skadeomfanget i dødsulykker.



**Farlig hogst:** Innsenderen reagerer over farlig vegetasjonsrydding. (Foto: Håkon Aurlin)

■ Vi nærmer oss nå tiden for glatte veier og med det tildels dårlige vintervedlikeholdet vi har hatt i distriktet de siste årene, er det dessverre ikke usannsynlig at noen kjører ut og blir spiddet.

■ Jeg har alltid trodd at trafikksikkerhet lå i bunn for det Statens vegvesen gjør, men her ser det ut til å være glemt. Eller er det ikke så viktig lenger?  
Roy Willy Opprud

## REPORTASJE

# Jaktar idear på Jæren

**Turistvegsatsinga i Statens vegvesen har no også nådd Jæren, som ein av dei aller siste av dei 18 kommande turistvegstrekingane i landet.**

Geir Brekke

JÆREN: Midt i haustjakta for vegfolk og andre, har Statens vegvesen samla eit titals arkitektar, landskapsarkitektar, kunstnarar og designarar til møte og synfaring for å utvikla idear til den første konkurransen om utforming av ein kommande rasteplass langs Jærens forblåste strender.

## Klepp og Hå

Det er riksveg 507 og riksveg 44 mellom Bore i Klepp kommune og Ogna i Hå kommune som er eitt av dei siste prosjekta ut i arbeidet med dei framtidige 18 strekningane som vil få status som Nasjonale turistvegar. Strekinga er på 41 km.

Etter at prosjektet har vedteke ny strategi, vil samtlege 18 strekningar ha ferdig ein lettare versjon innan 2012. Dermed må Statens vegvesen få i gang arbeid med tiltak også på Jæren, der det så langt ikkje har vore planlagt tiltak.

## Julegåve

Det er den gamle rasteplassen på Hårr i Hå som er peika ut til å vere første plassen med tiltak. Denne fell lett å gripa fatt i, all den tid Statens vegvesen sjølvsagt eig den vesle plassen. Rasteplassen ligg tett på stranda, med rullesteinar mot havet og grøderike jærgardar på oppsida av riksveg 44. Utsynet mot hav og eng er framifrå. Lengst i sør stikk

Kvadsheim fyr seg fram i syninga.

På plassen ligg det ein liten vakt-post-bunker frå krigens dagar.

- Det skal no avklarast om det knyter seg verneinteresser til denne, eller om den kan rivast. Prosjektet på Hårr omfattar iallfall eit servicebygg samt møblering av rasteplassen. Fristen for å kome med framlegg til løysing på Hårr er oppunder jul i år, seier delprosjektleiar Astri Taklo i turistvegprosjektet til Statens vegvesen.

## Samarbeid

Vegen og vi var med då tre grupper med ulike fagfolk samla inntrykk på Jæren nyleg. Dei fleste er heimehøyrande andre plassar i landet, og det mektige jærlanskapet så ut til å gjera inntrykk.

Det var og halde eit møte med Hå kommune.

Ved sidan av Hårr kan det bli aktuelt å planlegge tiltak på Reve i Klepp.

- Men her må vi først ha ein dialog med grunneigarane, før vi eventuelt kan gå vidare med ideane, seier Taklo til Vegen og vi.

På synfaringa la ein og vegen innom Kvasdheim fyr, som no blir disponert av friluftsrådet på Jæren. Dei nedlagde fyra er i ferd med å bli viktige innslag i turismen på Jæren, med overnatting og kafedrift.

- Vi vil gjerne ha eit samarbeid med alle gode krefter innan reiselivet på Jæren, seier delprosjektleiar til slutt.

**Synfaring:** Kunstnarar og arkitektar tek del i konkurransen om ny utforming av den gamle rasteplassen på Hårr. (Foto: Geir Brekke)



**Fra øvingsbana i Våler:** Femten som jobber med føreropplæring fikk føle på kroppen hvordan sikkerhetssystemer som ABS-bremser virker. (Foto: Lars-Inge Haslie)

## Ekspertar på glattisen

**Flere som jobber med føreropplæring testet nylig sikkerhetssystemer på øvingsbanen. Erfaringene vil være nyttige når Statens vegvesen reviderer lærerplaner.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Sikkerhetssystemer som blant annet ABS-bremser og ESP (antiskrens), som tidlegare var ekstraustyr, er ofte standard i moderne biler. De ulike systemene er under stadig utvikling, noe de som jobber med føreropplæring må vere oppdaterte på.

- Det er viktig at vi som jobber med føreropplæring har god kunnskap om hvordan disse systemene

fungerer. Det er bakgrunnen for at trafikantseksjonen i Vegdirektoratet og lærere fra Høyskolen i Nord-Trøndelag gjennomførte sikkerhetskurs på øvingsbanen i Våler, forteller Lars-Inge Haslie i Statens vegvesen.

Det fine med å vere på en øvingsbane er at du får tid og rom til å teste dette grundig på et kontrollert område.

- Vi hadde gjennomgang både av teori og praksis. Vi fikk også føle effekten av sikkerhetssystemene ved kritiske situasjoner og forskjellen når de ikke var i bruk, sier Haslie. Bilimportører stadig får spørsmål fra folk som tror det er feil ved bilen på grunn av rare lyder, som det ofte er når for eksempel ABS-bremser kobles inn.

- Det er nok mange som ikke kan og vet nok om dette, sier Haslie.

# TEMPEN PÅ TAMPEN

**NAVN:** Elisabeth Rinaldo Trondsen Sørnes ■ **ALDER:** 36  
 ■ **STILLING:** Seksjonsleder ■ **BOSTED:** Vardø ■ **SIVILSTATUS:** Gift, ingen barn  
 ■ **AKTUELL SOM:** Ung, ny, velutdannet leder i Statens vegvesen

## Litt Duracell

**Hun er hyperattraktiv på arbeidsmarkedet. Men da Statens vegvesen tilbød jobb, parkerte hun offroaderen, fast bestemt på å tilpasse seg Vegvesenkulturen.**

Giselle Jensen

VADSØ: Hun er født og oppvokst i Vardø, på øya der kaia er selve livsnerven i byen. Men båter og fiske har hun holdt seg langt unna, i stedet hentet hun adrenalinkickene fra offroadkjøring, en fartsfylt opplevelse på firehjuling ute i terrenget. Da hun ble seksjonsleder i Øst-Finnmark valgte hun å svinge inn på den offentlige vegen i et mer traust kjøretøy.

### Profesjonell leder

Sørnes er samfunnsforsker, nylig uteksaminert fra Institutt for planlegging og samfunnsforskning i Tromsø.

- Jeg har en lang og omfattende utdanning i organisasjon og ledelse, men har ingen trafikkfaglig kompetanse, bekrefter hun. I hovedoppgaven valgte hun å fokusere på fiskerinæringen i Båtsfjord, et levende samfunn, bygget opp fra ingenting de siste 100 år. Alle inntektene kommer fra fisket.

- Fiskeindustribedriften AS Båtsfjordbruket er Norges eneste fiske-ribedrift som har overlevd alle kriser og konjunktursvingninger. Jeg ville undersøke hvorfor, forteller Sørnes. I Båtsfjord satte hun bein i en fiskebåt for første gang i livet - alt for vitenskapen.

- Båten lå ved kai, smiler hun. En vardøværing som definitivt trives best på tørt land.

### Gi oss utfordringer

Den ferske seksjonslederen kommer fra det private næringsliv, men valgte å takke ja til jobben i Vegvesenet.

- Også jeg som har sverget at jeg aldri skulle bli statsansatt, ler hun av seg selv. Som nyrekruttert vet hun kanskje hva som skal til for å få flere til å ta samme valg?

- Jeg tror Vegvesenet har en god del å hente på å kvitte seg med det sidrunpa imaget, sier hun og tar effektivt livet av ethvert håp om at det problemet var løst.

- Når nyansatte først er i hus er det viktig å huske at vi som kommer fra det private næringslivet er, vant med stort press og tempo. Vi er som Duracell kaniner. Det er utrolig viktig å sørge for at vi får nok spenstige utfordringer å bryne oss på med en gang. Folk er ikke lojale som før i tiden, de skifter jobb med en gang om det ikke er spennende nok.

### Bli ferdig med omorganiseringen!

Hun undrer seg over hvor sterkt skilsmisjonen fra produksjon fortsatt preger Vegvesenets tilsatte.

- Jeg hører mange sier de venter på at den nye organisasjonen skal sette seg. Omorganiseringen er fortsatt et tema i etaten, folk diskuterer og argumenterer for at alt hadde vært bedre om produksjon fortsatt var en del av organisasjonen. Jeg er forbauset over at dette ikke er lagt dødt.

- For oss som ikke var en del av det virker det utrolig feil å ikke greie å legge det fra seg og gå videre, påpeker hun. Selv har hun tenkt å sette seg inn i noe av Vegvesenets omfattende historie for å forstå mer av kollegenes utsagn.

### Kulturforskjeller

Hun bekrefter at forskjellene mellom Vegvesenet og de private bedriftene hun har vært innom er stor.

- Der får de som ikke tilpasser seg klare meldinger, tar de ikke signalet er det rett ut. I Vegvesenet er det mye som flyter, synes hun.

- Her tror vi på frihet under ansvar. Jeg tror mye kan gli ut på den måten, sier hun alvorlig. En annen viktig forskjell er den begrensede tilgangen på ressurser.

- Det er tungt å velge hvilket område som skal prioriteres dersom det betyr at noe annet må nedprioriteres. Jeg aksepterer det ikke, vi må bare finne mer kreative løsninger, sier hun overbevisende.

### FIRE KJAPPE

#### Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Her er det mange faktorer: Manglende kjøreferdigheter, uoppmerksomhet fra både førere og myke trafikanter og tilpassing av fart er noen av årsakene.

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

Må tilpasse oss brukernes behov. Når det gjelder kundebehandling på førstelinje bør Svartjenesten og 175 sørge for at ventetiden på telefon reduseres.

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

Med dagens bevilgninger; prioritere utbedring og vedlikehold av eksisterende vegnett framfor nye, større prosjekter de nærmeste årene.

#### Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Satt fokus på den eldre delen av bilparken. Hvis det ble tid til overs ville jeg ha sett på om Statens vegvesen har nok ressurser til å nærme seg nullvisjonen.



**Sjef i trafikken:** Elisabeth Rinaldo Trondsen Sørnes kjører nesten 15 mil hver dag mellom Vadsø og barndomsbyen Vardø. (Foto: Giselle Jensen)

## LØSGRUS

## HVA SKJER?

**18. OKT/HELE LANDET**  
■ Refleksdagen 2007

**19. OKT/MÅLØY**  
■ Åpning rv. 617 Måløy-Rau-  
deberg

**26. OKT/TROMSØ**  
■ Gjenåpning av Langnes-  
tunnelen

**26. OKT/STRØMMEN**  
■ Gjenåpning av Strømmen  
stasjon og kollektivterminal

**9-30. OKT/OSLO**  
■ Brukonferansen 2007

**31. OKT/MODUM**  
■ Åpning Haugfoss bru

**6. NOV/OSLO**  
■ Konferansen Den trygge  
bilen

**8. NOV/LILLESTRØM**  
■ Den nasjonale vegkonfe-  
ransen

**12. NOV/TØNSBERG**  
■ Åpning ny E18 Kopstad –  
Gulli

**1. DES/LOFOTEN**  
■ Åpning av Lofast

**29-31. JAN. 2008/  
BEITOSTØLEN**  
■ Vinterdagene 2008

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.



## Svar på foto nr. 15

Bildet er fra Nord-Trøndelag. Riksv. 74 Formofoss-Rgr. Geddede.

I oppstigningen fra Sanderdalen v/Bergsfoss til Gosen, var det et svingete parti som kaltes for «Korktrekkeren», og bildet er fra øverste parti av denne. Bilen har reg.nr. V... sannsynligvis 204, kommer det fra en 85-årig oppsynsmann fra Steinkjer, Tor Ketil Saursaunet.

## Svar på foto i nr. 12 og 13

- Når det gjeld bilete som var nøtta i nr. 12 trur eg at dette er frå Haukelifjell. Når det gjeld bilete i nr. 13 så er dette frå Tallaksbru på dåverande rv. 10 eller E76 og no E134. Det er krysset mellom E134 og rv9 i Haukeligrend, men no er mykje endra her, melder Ragnvald Christenson, frå Edland



## LØST OG FAST

## Avviklingsfare Dunsæd

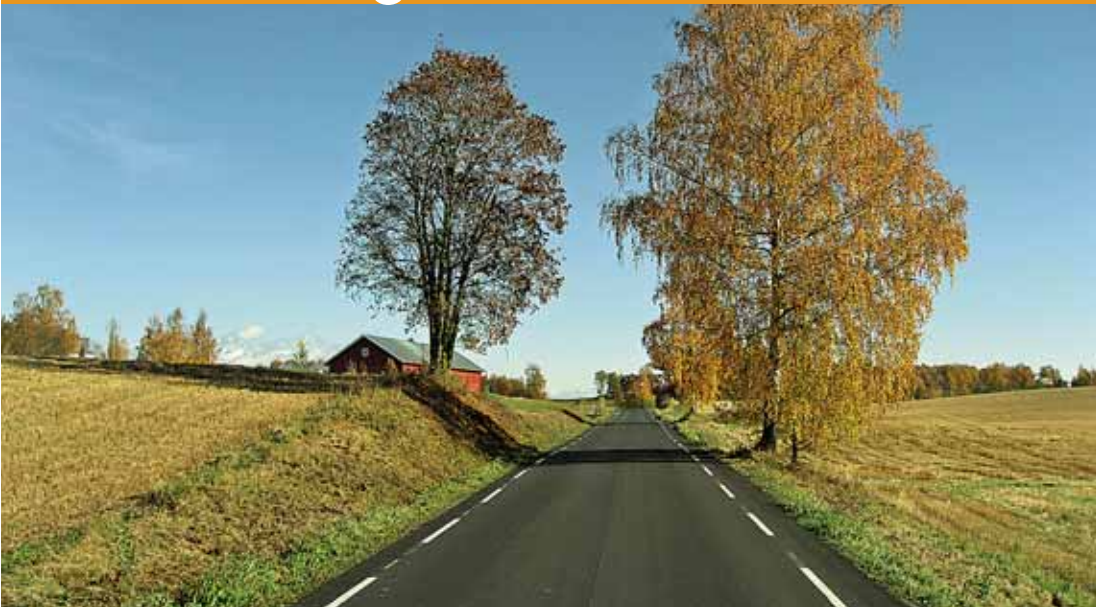
I alt 24 store trær langs Kirkeveien i Oslo, nærmere bestemt utenfor Ullevål sykehus, skal felles. Grunnen til fellingen er at trærne i mange år har vært i avviklingsfasen og at de derfor utgjør en stor fare for trafikksikkerheten, kan vi lese i en pressemelding fra Statens vegvesen.

Hva i all verden skjer når trær er i avviklingsfasen, spør vi. Og er det noen fare for å selv bli avviklet hvis man nærmer seg dem?

Lite sted ved grenda Gyland øst i Flekkefjord kommune i Vest-Agder. Gårdsnavnet Dunsæd nevnes alt i Snorres Edda. Første ledd gammelt elvenavnstamme som dynja, dønnna eller larme. Stedet ligger ved et 4 km langt vann. Ordets opprinnelse kan komme fra Dunjord eller Dunmold som betyr løs eller lett jord. Siste ledd av ordet sæd kan komme av jord, sæter eller sjø, siden gården ligger ved et stort vann. Torbjørn Dunsæd har papirer på at slektninger har bodd på gården helt tilbake til tidlig på 1600-tallet. (Foto: Kjell Wold)



## Her om dagen Gul høststemning og svart asfalt på en av fylkesvegene i Vang ved Hamar. (Foto: Torleif Haugødegård)



## UNORMALER 73

## Barnefare

- Et enkelt skilt, men en vanskelig sak, sier Vegen og vi's unormale jury om dette fareskiltet på en kommunal veg i Florø.

Den umiddelbare reaksjonen er at det virker tussete å bruke skiltet "Annen fare" kombinert med underskilt for å varsle om spesielt stor ferdsel av barn langs vegen. I stedet burde man brukt skilt 134 "Barn", det søte skiltet med storesøster som leier lillebror. Det skiltet er selvfølgelig og vil bli forstått også av utlendinger. Men betingelsen for å få bruke dette skiltet er at det finnes en skole, barnehage eller lekeplass langs vegen. Det skal nemlig ikke bidra til å legalisere lek på eller ved vegen.

- Men juryen er usikker på hva slags barnefare man her ønsker å varsle. En fraksjon i juryen argumenterer for at det her må være



**Hvem er faren:** Bilen, barnet eller kanskje en grabukk? (Foto: Steinar Håvik)

barnet som er faren: Det fins rakerunger i nabolaget som kaster stein og finner på andre ekle ting mot fredelige bilister. Juryen har også drøftet en helt annen tolking av skiltbudskapet: Skiltet advarer kvinnelige bilførere mot en forfører nede i vegen. Her er det fare for å bli med barn ...

## VEGEN OG VI FOR 20 ÅR SIDEN

## Framtidens Vegvesen

13. oktober 1987 ble "90-årenes vegstasjon" åpnet med pump og prakt på Rugtvedt i Telemark. I Vegen og vi nr. 5 1987 leser vi at dette var en helt ny form for vegstasjon som skal danne mønster for framtiden. Sentralt står

"hypermoderne, avansert teknologi" for å gi bedre service til trafikantene. - Jeg har Vegvesenets mest spennende jobb, sa vegmesteren på stasjonen, Arne Åsheim.