



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET

Norge har akkurat passert 100 kilometer med midtrekkverk. Behovet er femdobbel.

SIDE 5

KLIMA:

Klimaendringene krever raske tiltak. Festningstunnelen i Oslo bør sikres mot oversvømmelse.

SIDE 7

KOLLEKTIV:

Det satser stort på ekspressbuss. Bare i Region sør skal det bruke 20 mill. kr på holdeplasser i 2009.

SIDE 8-9

Smartare løysingar

LEDER SIDE 2



Big Mac-indeks

Den såkalte Big Mac-indeksen viser at bussbillettene i Norge er litt dyrere enn andre land i Europa.

SIDE 8

Nytt brukrep

Statens vegvesen vonar endra tilbodsopplegg skal gi ein prisgevinst for Hardangerbrua. SIDE 10



Storslått

Lørdag 1. desember åpner dronning Sonja den nye vegforbindelsen mellom fastlandet og Lofoten.

SIDE 12-13

Kjapp storplan

Statens vegvesen håper på rekordrask planlegging av veg til ny bydel i Sandnes øst.

SIDE 19



Konfliktkontroll: Statens vegvesen skal kartlegge konflikter mellom veg og økologi. (Foto: Inge Ove Tysnes)

Økologisk sjekk av stamvegane

Økologi og veg. For fyrste gong skal Statens vegvesen registrere konflikter med naturen langs stamvegane. - Døme på når det er konflikt mellom vegen og området rundt er at det veks utrydningstrua artar langs vegen eller det er eit område som er ei viktig trekkroute for vilt, forklarar økolog Bjørn Iuell i Statens vegvesen.

SIDE 19



Krever bompengesvar

Norske myndigheter må svare EFTAs overvåkningsorgan ESA om lovligheten av finansieringen av Hardangerbrua og Kråkerøybrua samt bompengeneinnkreving i Bergen og Hvaler.

SIDE 6

DAGSORDEN

Smartare løysingar

LEDER

Helge Rong

■ Kostnadane med å byggje vegar stig i Noreg. Ein av årsakene er den gode sysselsetjings situasjonen i dagens arbeidsmarknad. Samstundes er tilgongen på arbeidskraft frå EØS-land minkande.

■ Ein kan også slå fast at nokre råvarer har hatt sterk stigning i prisane, mellom anna stål, der kinesarane støvsugar marknaden for det dei må få tak i. Derimot syner tal frå Statistisk Sentralbyrå (SSB) og betongbransjen sjølve at prisane på betong ikkje har stige så mykje som nokon vil ha det til.

■ Difor er det vanskeleg å forstå den sterke prisauken på tunge konstruksjonar i samferdslesektoren med forklaringa til Audun Lågøy i Byggenæringens Landsforening (BNL). Han har hevda auka råvareprisar er ein vesentleg årsak til at Statens vegvesen og andre offentlege utbyggjarar har måtta lesa svært høge tal i dei tilbodspapira dei har fått inn dei siste månadane.

■ Det er naturlov at når etterspurnaden er høgare enn tilbodet i marknaden, så stig prisane. Slik har det alltid vore og slik vil det nok bli også i framtida. Eit av verkemidla ein kan setje inn for å dempe prisveksten er å avgrense etterspurnaden etter tenestene. Eit annan er å finne smartare måtar å arbeide på. Forsking og utvikling har allereie gjeve mange gode løysingar, med store innsparingar.

■ Kontraktane ein i dag nyttar er eit verkemiddel ein og må sjå på. Partnering er ein form NCC gjerne vil ha på bana, medan andre meiner meir oppdeling i mindre kontraktar kan vere ei god løysing. Då vil mindre entreprenørselskap ha moglegheit for å ta delkontraktar, og ein vonar det vil føre til sterkare konkurranse om oppdraga.

■ Tilhøva i dagens marknad tener ikkje den utviklinga mange i Noreg ventar innan samferdsle. Ei rekkje prosjekt ventar på naudsynt klarsignal frå Stortinget. Slik prisane er i dag, kan det hende dei må smørje seg med meir tålmod. Det er ingen tent med og difor må aktørane saman finne fram til smartare måtar å løyse alle dei ventande oppgåvene innan rimelege økonomiske grenser.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Jeg visste at jeg kom til en etat med mye stolthet og mange dyktige medarbeidere.

Velkommen til innsats!

I skrivende stund er det to uker og 1 dag siden jeg tiltrådte som vegdirektør. Det har vært to innholdsrike uker. Jeg har møtt flere hundre medarbeidere, både i Vegdirektoratet og ved de fleste regionkontorene. Varmere velkomst enn jeg har fått i Statens vegvesen kan ingen drømme om.

Jeg har opplevd en stor glede og stolthet over å kunne orientere meg om etatens og egen enhets arbeid og oppgaver. Jeg visste at jeg kom til en etat med mye stolthet og mange dyktige medarbeidere, men jeg har likevel blitt imponert over det jeg hittil har sett.

Det betyr at Statens vegvesen har blitt ledet skikkelig. Jeg vil på denne måten benytte anledningen til å rette en stor takk til Olav Søfteland for hans store innsats gjennom et helt liv i Statens vegvesen, de siste 15 årene som sjef. Jeg vil også takke Kjell Bjørvig for innsatsen i det siste halvåret som han har hatt ansvaret.

Jeg går til oppgaven som vegdirektør med ambisjoner om at Statens vegvesen skal gjøre en enda bedre jobb i framtida. Det betyr på ingen måte at jeg er kritisk til fortiden, men selv om jeg vanligvis er litt reservert til å benytte idrettsmeta-

forer i enhver sammenheng, har jeg av idrettsledere lært at de som blir virkelig gode er de som satser på å bli bedre når de allerede ligger på et høyt nivå. Det er vår situasjon og vår ambisjon.

En slik ambisjon kan bare oppnås gjennom dyktige og motiverte medarbeidere. Jeg vil derfor at alle medarbeidere skal få gode utviklingsmuligheter. Jeg har allerede i flere sammenhenger uttalt at også personer som er eldre enn 53 er i stand til å lære noe nytt. Det håper jeg i alle fall inderlig på eget vegne. Vi må og skal innrette oss slik at etaten tilbyr unge mennesker spennende oppgaver, sørge for at de som begynner i etaten velger å bli, og legge til rette for at etatens ansatte velger å være lengst mulig i arbeidslivet.

Store oppgaver og utfordringer står i kø. Forslaget til Nasjonal transportplan som skal legges fram og forvaltningsreformen kan stå som eksempler. Jeg gleder meg til å ta fatt på dette og alle andre oppgaver som vi står overfor. Men mest av alt gleder jeg meg til å treffe enda flere medarbeidere og jobbe sammen med alle dyktige mennesker i Statens vegvesen. Velkommen til innsats!

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 27. november kl. 13.00. Neste utgave kommer 18. desember 2007

KRONIKK

LØFT ■ Det er grunn til å fokusera meir på korleis staten kan opptre som kritisk og krevjande kjøpar for å få prisane ned. Berre slik kan vi fullføra samferdsleloftet.

Korleis utvida anleggsmarknaden

■ Regjeringa er godt i gang med å gjennomføra eit samferdsleloft som er lenge etterlyst av veljarar, næringsliv – og av anleggsbransjen. I 2006 fortalde bransjeorganisasjonane at bransjen ville tola dette og meir til utan at presstendensar ville oppstå. Eitt år seinare, etter eit reelt skift oppover i prisane og minska konkurranse, er det grunn til å fokusera meir på korleis staten kan opptre som kritisk og krevjande kjøpar for å få prisane ned. Berre slik kan vi fullføra løftet.

■ Samferdsledepartementet sende 30. oktober brev til Statens vegvesen og Jernbaneverket om problema til dels sterk kostnadsauke utgjør for gjennomføring av dei politiske ambisjonane om storsatsing på samferdsleutbygging. I brevet viste departementet til grensene i løyvsreglementet for etatane si fullmakt til å inngå nye kontraktar (maks 10 prosent kostnadsauke), ein understreka behovet for god kostnadsstyring, bad om vurdering av ulike kontraktstrategiar, og føreskreiv betre rapportering til departementet. Etatane skal svara innan 30. november. Vi ser fram til svara.

Stadige avlysingar av konkurransar er ugrent for alle partar.

■ Føremålet er ikkje å plaga nokon eller å innføra meir sentralstyring. Vi gjer det for å handla konstruktivt og tidleg i ein vanskeleg situasjon, og målet er å få til meir effektiv ressursbruk ved å utnytta både statens byggherrefunksjon og anleggsmarknaden betre. Stadige avlysingar av konkurransar er ugrent for alle partar, og difor er politiske styresmakter, etatane og entreprenørane alle avhengige av og ansvarlege for å koma over i ein betre situasjon.

■ Kva er så situasjonen? "Vegen og vi" har omtalt den ved fleire høve. På store og kompliserte prosjekt opplever Statens vegvesen og Jernbaneverket ofte høge prisar og berre eitt eller nokre få tilbud. Det gjev ingen reell konkurranse. Det er registrert avvik frå kostnadsoverslaga med mange titals prosent, det største på 100 prosent, noko som har ført til fleire avlysingar fordi ein er utanfor fullmakta frå Stortinget.

■ Somme snakkar om dårlege overslag, men det er neppe konstruktivt å leggja stor skuld der. Rett nok har m.a. nye tunnelkrav auka omfang og dermed pris på somme



Må handsamast på nytt: Det kom inn berre eitt tilbud på klaffebrua til Kråkerøy. Det låg 67 prosent over kostnadsoverslaget til Statens vegvesen. (Ill. Statens vegvesen)

STEINULF TUNGESVIK



■ **KVEN:** Steinulf Tungesvik er statssekretær i Samferdsledepartementet. (Foto: Svein Erik Dahl/Samfoto)

anlegg. Men overslaga stemte rimeleg bra med oppnådd marknadspris fram til sommaren 2007, og tidsbruken frå planleggingsstart til stortingsvedtak har ikkje endra seg. Auken kom relativt brått og overraskande, også på Vegvesenet.

■ Prisveksten i marknaden er langt høgare enn veksten i SSBs byggekostnadsindeksar, som reflekterer endringar i produsentane sine kostnader, og som inkluderer mellom anna råvareprisar. Entreprenørane sine påslag synest å veksa mykje meir. Det er vanskeleg å sjå andre gode forklaringar på dette enn at anleggskapasiteten hjå dei største

norske aktørane er fullt utnytta.

■ Kontrasten er sterk til meldingane frå anleggsnæringa i 2006 om at "vi har ledig kapasitet til å påta oss oppdrag utan at det skaper press i økonomien", spesifisert til at "det er ledig kapasitet til å utføre drifts- og vedlikeholdsoppdrag for 1,5–2 milliarder kroner – og i tillegg kan det utføres nyinvesteringar for 4–5 milliarder kroner" (frå BNL på bygg.no). Det er ei stor utfordring for bransjen å syna at eit slikt potensiale faktisk finst – og det hastar.

■ Når Statens vegvesen og Jernbaneverket vurderer nye kontraktstrategiar gjeld det derfor å søkja andre delar av marknaden enn dei som i dag synest fullt sysselsette. Som vi skriv i budsjettproposisjonen for 2008 inneber det m.a. at Statens vegvesen må leggje betre til rette for at mindre norske entreprenørar og fleire utanlandske selskap kan delta i konkurransen. Etatane sit på ei rekkje verkemiddel for å få til dette; som deling i mindre kontraktar, lettare krav til økonomisk soliditet, lengre byggetid, betre internasjonal marknadsføring av verkeleg store kontraktar, for å nemna noko.

■ Tett kontakt med bransjen for å

Open debatt om dagens prisar som eit problem og moglege løysingsforslag er sunt.

få til ei betre tilpassing mellom kjøpars krav og marknaden ressursar er naudsynt. Då er open debatt om dagens prisar som eit problem og moglege løysingsforslag sunt. Eg har registrert at det er usemje mellom bransjeaktørar og Statens vegvesen om synet på prissamarbeidssakene frå nokre år tilbake. Desse finn si løysing i eigna kanalar, og eg ser ingen fornuftig grunn til ikkje å leggja desse bak seg og sjå framover i staden.

■ Marknadspresset avslører også politiske dilemma i fleire retningar. Den høge aktiviteten i privat sektor tek ressursar som kunne vore nytta til å byggja offentleg infrastruktur. Andre profilerte offentlege satsingar byr også på konkurranse. Utbygging av barnehagar og eldre/helseomsorg pressar byggemarknaden, og gjer det ikkje lettare å rekruttera folk over til anlegg. Sett frå min synsstad er utfordringa å finna ein balanse som gjer det mogleg å halda fram den gode trenden vi har fått til på samferdslesida.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Adressseavisen

Døden på vinterveg

- Det skal stilles store krav til Statens vegvesen og alle de private entreprenører som sørger for brøyting, salting og strøing på vinterveier. Men med et mildt sagt vekslende vær går det ikke an å kreve at alle svingete og smale vinterveier skal være i tipp topp stand til enhver tid. Til syvende og sist er det sjåførenes ansvar å tilpasse fart og kjøring etter forholdene, og vurdere om det i det hele tatt er forsvarlig å kjøre, skriver Adressseavisen på lederplass etter den tragiske bussulykken i Verdal.



Dialog

Det siste ein ønskjer er at millionar av kroner skal brukast på utbetringar som ikkje har reell nytte eller verdi for nokon. Då kunne pengane like godt blitt del av ein større pott, som kunne sytt for ei skikkeleg opprusting av vegen til Bruvik, skriv Bygdnytt i Hordaland på leiarplass om eit nytt vegprosjekt på Osterøy.

Fædrelandsvennen

Bredere vei

Statens vegvesen ønsker et nasjonalt løft for å bygge flere midtdele. Målet er å få ned antall møteulykker. Veivesenet vil gjøre dette til en hovedsatsing på trafiksikkerhet i Nasjonal transportplan 2010-2019. Vi hilser velkommen alle tiltak som kan bidra til færre møteulykker, heter det i lederen.



Utbedring

Regjeringa har i foreslått bevilgninger på 39 millioner kroner for å dekke ekstra utgifter som Statens vegvesen har hatt grunnet ras- og flomskader på nettet. To millioner kroner går til utbedring av rasskader på rv. 91 i Troms. Tre millioner går til utbedring etter ras i Kløfta i Finnmark.

Smaalenenes Avis

Håper og tror

- Statens vegvesen håper og tror at E18-budsjettet holder. Det blir pinlig for regjeringen Stoltenberg og samferdselsminister Liv Signe Navarsete, hvis det blir stopp på grunn av økt pris, skriver Smaalenenes avis i en leder.

TRAFIKKSikkerhet

Mer midtrekkverk!

■ ■ - Kampen mot frontkollisjoner bør være et hovedsatsningsområde innenfor trafikksikkerhet i NTP for 2010-2019. Det sier høyesterettsadvokat og styremedlem i Nei til Frontkollisjoner, Gunnar Grette (bildet). Det kan bli stilt nye minstekrav til sikkerhetsmessig standard på høytrafikkerte vegger med fartsgrense på 80 km/t eller høyere fra Statens vegvesen, har foreningen lest i siste nummer av



Vegen og Vi.

- Vi bestrider skillet når det gjelder hastighet på 80 km/t. Om et menneske overlever, er det grusomt nok å bli hardt skadd, kanskje for resten av livet. Antallet drepte kan kanskje bli redusert, men hardt skadde blir øket i antall. Samfunnet kan ikke regulere seg ut av ansvaret for å etablere midtrekkverk ved å sette ned fartsgrensen til 70 km/t. Vi mener at møteulykker MÅ være et av hovedsatsningsområde, sier Grette.

Nei til Frontkollisjoner mener at i løpet av planperioden skal 85 prosent av to/tre-felts vegger med årsdøgntrafikk på 4000 eller mer være utstyrt med midtrekkverk.

- For gjennomføring av dette må nødvendige vegbreddeutvidelser utføres. Dette er helt i overensstemmelse med slik det arbeides i Sverige, som har som mål for slik gjennomføring år 2015, avslutter Grette.

Sikrer riksveg 4

■ ■ Statens vegvesen har satt i gang arbeidet med å bedre sikkerheten langs rv. 4 på strekningen mellom Varingkollen og Hakadal nord for Oslo. Fjell skal pigges bort, masse kjøres på i skråninger, stikkrenner skal renses og både skiltstolper og rekkverk skiftes ut. Fordi det er mye trafikk på strekningen blir jobben gjort på kvelds- og nattestid.

Bare bil er bil

■ ■ Statens vegvesen har nå bedt Forbrukerombudet slå fast at kun elektriske kjøretøy som tilfredsstiller vanlige sikkerhetskrav til biler skal kunne markedsføres som elbiler. Bakgrunnen er at det under denne betegnelsen selges så vel sikkerhetstestede biler og elektriske motorsykler med svært dårlig kollisjonssikkerhet.

Midtrekkverk

Natur og Ungdom (NU) vil avvike bygging av nye motorveger i Norge og heller bruke pengene på midtdelere for å redusere ulykker. - Fordelene med firefelts motorveg er sterkt overdrevet. Motorvegene er en lite effektiv måte å redusere ulykker på fordi de er veldig dyre og tar lang tid å bygge, mener nestleder Lene Liebe i NU.

Ny Lågenbru

Statens vegvesen har grovregnet kostnaden for en ny bru over Lågen på lokalvegnettet i Larvik til om lag 160 millioner kroner. Planene er presentert for kommunen på et møte i høst. Foreløpig er det ikke penger til brua, men Larvik kommune er interessert i å forskuttere deler av prosjektet som er tenkt bygd i det såkalte Øya-området i Larvik.

Trafikksikkerhet i grenseland

Russere og nordmenn møtes i behovet for økt trafikksikkerhet i Barentsregionen. Risikoen for å forulykke på vegen i Nordvest-Russland er 3-4 ganger høyere enn i Nord-Norge.

Giselle Jensen

VADSØ: - Vårt mål er å styrke kommunikasjonene mellom Murmansk og Finnmark, både rent menneskelig, på veg, sjø og i lufta, slo distriktssjef Bjørg Anita Joki i Statens vegvesen fast da hun åpnet trafikksikkerhetskonferansen med russisk tilsnitt i Vadsø. Aktører fra russisk vegvesen, politi og skolemyndigheter var invitert.

- Det er viktig for norske trafikanter at vegene mellom våre land blir trygge, en stor andel av bilistene er norske turister og forretningsreisende, opplyste Joki. Et synlig bevis på det gode samarbeidet er ti norske bilbelteskilt med russisk tekst mellom Murmansk, Prirechnyy og Boris Gleb.

Trafikkpolitiet

- Hovedproblemet i Murmansk er møteulykker på grunn av høy fart og biler som kjører i motgående kjørefelt, opplyser Evgeny Karandashev (bildet), nestleder i Murmansk trafikklpoliti. I fjor omkom 65 personer på vegene, hittil i år har trafikken tatt 57 liv i Murmansk. Den generelle fartsgrensen i



Deler erfaringer: Regionvegsjef Torbjørn Naimak lanserte de norske bilbelteskiltene i Murmansk i september i fjor. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

fylket er 90 km/t, med redusert fart på ulykkesstrekningene. Han forteller at kapasiteten på vegnettet inne i byen nå er sprengt etter en kraftig økning av privatbilismen.

- Kapasiteten er beregnet på en biltetthet med 70 biler pr. 1000 innbyggere. I dag har vi 300 biler pr. 1000, forteller Karandashev.

Straffereaksjoner

Mange trafikkforseelser straffes

med bøter i Murmansk, men kjører du i feil felt blir førerkortet inndratt for 4-6 måneder, kan Karandashev fortelle. Til tross for den kontante reaksjonen er dette fortsatt hovedårsaken til trafikkulykkene. Bli du stoppet uten førerkort er boten 3 500 rubler, ca. 790 kroner. Boten for å kjøre uten bilbelte er på 100 rubler, men den økes til 500 rubler fra årsskiftet.

En undersøkelse viser at omkring 50 prosent mener det er nødvendig

å bruke bilbelte, likevel ble 12 600 bøtelagt for manglende belte i fjor. Ved promillekjøring inndras førerkortet i inntil to år, mens gjentakelse fører til 15 dager i fengsel. Til tross for at de har ni måneder med vinter i nordvest Russland, er piggedekk så langt ikke påbudt.

- Men vi kontrollerer kjøretøy og vegen, forteller Karandashev. Er ikke vegen tilstrekkelig saltet og strødd vanker det bøter til den som har ansvaret for vedlikeholdet.

Trafikkulykkessituasjonen etter ti måneder i år

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

Så langt i år er det femten personer flere som er drept i trafikken enn på tilsvarende tid i 2006. Det er de tre høstmånedene som har brakt oss på etterskudd i forhold til fjoråret.

I oktober ble 26 personer drept. Dette er dårligste oktober på ti år, i oktober 2006 ble 18 personer drept. Det er også rapportert om en økning i antall skadde på ti prosent. Tallene er foreløpige og gjelder politirapporterte personskader.

Antall drepte har økt i Oslo, Hedmark, Oppland og Aust-Agder, mens det er redusert i Møre og Romsdal og Nordland.

Økningen i antall drepte gjelder stort sett personer i bil. Der er økningen på 18 personer i for-

hold til i fjor. Dette gjelder 14 kvinner og fire menn. Antallet skadde personer i bil har økt med over 14 prosent. Det har derimot vært en positiv utvikling på antall drepte fotgjengere: Sju færre enn i 2006.

Dersom vi ser på aldersfordelingen blant de drepte er det færre som var yngre enn seks år og over 80 år som ble drept. Økningen gjelder aldersgruppene fra 18 år til og med 69 år. Dette har sammenheng med at økningen har skjedd blant de som kjører eller er passasjer i bil.

Så langt i år er 15 prosent av de rapporterte ulykkene møteulykker. I disse ulykkene finnes 48 prosent av de drepte. Tilsvarende tall for 2006 er 15 prosent av ulykkene

med 42 prosent av de drepte. Tendensen mot at stadig flere blir drept i møteulykker holder seg. Utforkjøringsulykkene utgjør 33 prosent av ulykkene og 30 prosent av de drepte. I 2006 var tilsvarende tall 31 prosent av ulykkene og 33 prosent av de drepte.

SSB har denne gangen laget en spesiell sammenstilling av ulykker der vogntog har vært involvert. Sammenstillingen viser at antall ulykker er økt med 17 prosent og antall skadde med 21 prosent i forhold til 2006. Antall drepte er noe lavere. Antall skadde var imidlertid lavt i 2006 i forhold til foregående år. Uansett så viser dette at veksten i antall vogntog på vegnettet også gir seg utslag i et økt antall ulykker.





103,6 km med midtrekkverk

Fra 2000 til 2007 er det bygd 103,6 km med midtrekkverk på høytrafikkerte to- og trefeltsveger i Norge. Behovet er det femdobbelte.

Kjell Wold

DRAMMEN: Da regionene for fire år siden meldte inn sine behov og ønsker om midtrekkverk i forbindelse med arbeidet med NTP 2006-2015, hadde de fem regionene i Statens vegvesen en samlet ønskeliste på 530 kilometer fordelt slik:

Region øst:	230 km
Region sør:	180 km
Region midt:	40 km
Region nord:	40 km
Region vest:	30 km

Totalsummen for disse ønskene ble i 2004 beregnet til å være mellom 4,5 og 5 milliarder kroner. I dagens anleggsmarked er prisene på midtrekkverk enda høyere.

På en kort strekning av E18 i Arendal i Aust-Agder vil det i dag koste nærmere 60 millioner kroner å bygge tre kilometer med midtrekkverk. Jobben starter nå i desember og skal være ferdig neste høst.

» De siste tre årene er det bare bygd litt over en mil med midtrekkverk årlig.

De siste tre årene er det bare bygd litt over en mil med midtrekkverk årlig. 2004 var det store midtrekkverk-året med 40 km, blant annet fordi flere lange nye vegstrekninger åpnet med midtrekkverk.

Her er listen over nybygd midtrekkverk de siste sju årene:

Tidlig ute: Større deler av tofelts E18 i Vestfold mellom Tønsberg og Sandefjord fikk sammenhengende midtrekkverk for tre-fire år siden. (Foto: Kjell Wold)

2000-2003:	Strekning	Fylke	Lengde
	E18 Fokserød	Vestfold	1,4 km
	E18 Holmene-Tassebekk	Vestfold	7,3 km
	E18 Hånes-Rona	Vest-Agder	1,3 km
	E16 Nypesfoss bru-Bråtan	Akershus	3,2 km
	E18 Aulerød-Hesby	Vestfold	2,4 km
	E6 Være-Stavsjø	Sør-Tr.lag	5,8 km
	E39 Breimyr-Mjåvatn	Vest-Agder	2,2 km
2004:			
	E18 Brokelandsheia-Vinterkjær	Aust-Agder	12,4 km
	E39 Stangeland-Hove	Rogaland	3,6 km
	Rv. 80 Rådal-Birkeland	Hordaland	3,5 km
	E6 Østby-Selli	Nord-Tr.lag	1,4 km
	E6 Skjerdingsstad-Kuhaugen	Sør-Tr.lag	4,5 km
	E6 Reitan-Stav	Sør-Tr.lag	2,8 km
	E18 Hesby-Holmene	Vestfold	1,7 km
	E18 Telemarksporten-Hovet	Telemark	3,2 km
	E6 Lekevold-Ågård	Østfold	6,6 km
2005:			
	E18 Aulerød-Ås	Vestfold	1,1 km
	E39 Hove-Osli	Rogaland	2,6 km
	E6 Ranheim-Stjørdal	Sør-Tr.lag	2,8 km
	E6 Lillehammer (nullvisjonspr.)	Oppland	4,9 km
2006:			
	E18 Stoa-Rannekleiv	Aust-Agder	3,7 km
	Rv. 7 Kjerringvika	Buskerud	0,4 km
	E6 Homla bru-bomstasjonen	Sør-Tr.lag	1,5 km
	E6 Sandmoen	Sør-Tr.lag	1,4 km
	Rv. 4 Reinsvoll-Hunndalen	Oppland	4 km
	E39 Handeland-Feda	Vest-Agder	1,5 km
2007:			
	Rv. 7 Kjerringvika	Buskerud	0,3 km
	E134 Drammen-Mjøndalen	Buskerud	4,8 km
	E6 Ronglan-Holtran	Nord-Tr.lag	6,6 km
	Rv. 44 Kleppe	Rogaland	2,7 km
	E18 Nygårdskrysset-Vinterbro	Akershus	2,1 km

Møtte statsministeren

Bård Bårdløyken etterlyste sterkere engasjement fra landets politiske ledelse da han ble intervjuet i Vegen og Vi i oktober. Nå har han hatt et godt møte med statsminister Jens Stoltenberg.

Håkon Aurlien

OTTA: I februar mistet han kona og to sønner på elleve og tolv år i en ulykke på E6. Bare den 15 år gamle eldstesønnen overlevde frontkollisjonen mot et vogntog.

Bårdløyken tror ulykken skyldtes at kona sovnet et øyeblikk bak rattet, men mener de tre døde fordi det ikke var en midtdeler på strekningen som kunne kompensert for en menneskelig feil. Dette mener han er de sentrale politikeres ansvar, og etterlyste et engasjement som viste at de tok ansvar.

- Vi hadde et godt møte og jeg opplevde at statsministeren og samferdselsministeren tok min historie på alvor, sier han etter et møte på statsministerens kontor 7. november.

I første omgang fikk han tilsagn om et kort møte på Stortinget, men dette ble utvidet til et lengre møte i Regjeringsbygget.

- Jeg følte en stor interesse for det jeg hadde å fortelle. Nå vil jeg ta kontakt med de ulike politiske partiene. Det er viktig at de nå prioriterer penger til det som er viktig for mange mennesker, sier Bårdløyken.



Møtte statsministeren: Bård Bårdløyken følte møtet med statsministeren som godt. (Foto: Håkon Aurlien)

AKTUELT

**Tryggare med stein**

■ ■ Tunnelmassane som i fleire år har lege ved rv. 48/49 i Gjermundshavn i Hordaland (biletet) skal no nyttast til bygging av ny gang- og sykkelveg langs riksvegen. Planen var å byggje ein knapp km med sikring av dei mjuke trafikantane, men det er berre midlar til halvparten av tilbodet på 10 mill. kr frå entreprenøren. (Foto: Geir Brekke)

TS-seminar

■ ■ Vegdirektoratet skipa til "Sei ifrå"-seminar for fagfolk i Statens vegvesen i Oslo sist veke. Kampanjen er så langt gjennomført i fire av vegregionane, men arbeidet har ikkje vore drive likt over heile landet. Dette var bakgrunnen for å halde seminaret, med folk frå Statens vegvesen og samarbeidspartnarane.

25 prosent refleksbruk

■ ■ En flerårig reflekskampanje i Asker og Bærum har ført til at refleksbruken i høstmørket har gått opp fra 15 til 25 prosent- Dette er alt for få, men aksjonene har tross alt har gitt resultater, sier Per Øgland, som er leder for Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening. Midt i november ble det gjennomført refleksstillinger, og den viste en

økning fra 23 prosent refleksbruk på yttertoyet i fjor til 25 prosent i år. Barn er best på refleksbruk, ungdom dårligst. - Bruk av refleks reduserer risikoen for å bli påkjørt i mørket med 85 prosent. Fotgjengere som krysser vegbanen må ha refleks for å bli sett av bilister som ofte er blendet an møtende kjøretøyer, påpeker Per Øgland.



Kan ikke trylle: - Mange har urealistiske forventninger til at vegene skal være frie for snø og is, sier Harald Valved. (Foto: Knut Opeide)

- Kan ikke trylle bort vinteren

Alle husstander i Midt-Norge blir nå foret med informasjon fra Statens vegvesen om at vinteren ikke kan trylles bort.

Knut Opeide

MOLDE: - Mange trafikanter har helt urealistiske forventninger til at vegene skal være frie for snø og is til enhver tid, sier Vegvesenets veg- og trafikksjef i Region midt, Harald Valved.

Han mener at det økende antall klager på vintervegene ikke bare skyldes dårlig arbeid fra entreprenørene, men at mange ikke vet hvilken standard de kan forvente på ulike vegtyper.

Vinterstandard

- Nå har vi laget spesialbrosjyrer for hvert enkelt fylke som forteller helt konkret hvilken vinterstandard en må være forberedt på for hver enkelt vegstrekning. Vi tror at en slik info både vil dempe iveren etter å klage og ikke minst bidra til større bevissthet om faktisk å tilpasse kjøringen etter forholdene, sier han.

Barvegstrategi

I brosjyren som Region midt har laget går det blant annet klart fram at trafikantene må være forberedt på at snø og is kan forekomme på alle vegger, også der Vegvesenet har vedtatt en såkalt barvegstrategi.

Brosjyre

På slike vegger er nemlig kravet at vegene skal være brøytet før det har falt 6 cm snø og at vegene skal være bar innen to – seks timer etter snøfall. Brosjyren advarer også mot at vegger som normalt skal være isfrie kan være glatte ved lave temperaturer, fordi salting virker dårlig når det er kaldt.

Norske myndigheter må avgi forklaring til EFTAs overvåkningsorgan ESA om finansieringen av Hardangerbrua og Kråkerøybrua, og bompenggeinnkreving i Bergen og på Hvaler.

Håkon Aurlien

MOSS: I løpet av november har Samferdselsdepartementet kommentert påstander om at bompenggeordningene på disse stedene er i strid med EU-bestemmelser. Ankepunktene dreier seg om forhåndsinnkreving samt innkreving av bompenger fra trafikantene som ikke har direkte nytte av investeringen.

Samferdselsdepartementet mener i alle sakene at ordningene ikke er i strid med EU-regelverket.

Departementet varsler imidlertid at prinsippet om parallellinnkreving også på "gammel veg" vil få en ny gjennomgang i Stortinget når finansieringsopplegget for den nye rv. 108 til Kråkerøy i Fredrikstad nå skal til ny behandling som følge av økte byggepriser.

Tilsynsorgan

EFTAs overvåkningsorgan skal føre tilsyn med at samarbeidsland som ikke er med i EU, dvs Norge, Island og Luxembourg, følger opp forpliktelser i EØS-avtalen om å respektere de EU-direktiver som er tatt inn i avtalen, samt de prinsipper avtalen bygger på.

-Vi har fått relativt mange klager på bompengsystemer i Norge og har reist spørsmål overfor nor-



ESA-gransking: Rv. 4 ved Gjøvik er et av bompengeprojektene der ESA har fått klager over innkreving av bompenger også på "gammel veg". ESA bekrefter nå at saken fortsatt er under vurdering. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

ske myndigheter i flere saker. I alle disse er det nå en løpende dialog, sier Inge Hausken Thygesen som er presse- og informasjonsmedarbeider ved overvåkningsorganets kontor i Brussel.

På direkte spørsmål bekrefter han at en klage som gjelder Svinesundsbrua er henlagt. EU-direktivet som krever "direkte nytte" er myntet på godstransport og den gamle Svinesundsbrua er nå stengt for tungtrafikk.

Intern prosess

ESA gir ikke innsyn i selve klagebrevene, dvs. om hvem som klager og hva klagen konkret dreier seg om. Dette står i kontrast til norsk offentlighetspolitikk der alle i utgangspunktet har mulighet til å sette seg inn i alle sakspapirer.

- Enhver kan klage over lokale beslutninger og med henvisning til EUs regelverk, påpeker Thygesen. ESA vil da innhente informasjon fra det enkelte land myndigheter,

noe som kan skje i flere runder.

Blir man ikke enige i denne saksgangen, vil ESA åpne sak i et brev til landets myndigheter der man beskriver problemet og inviterer myndighetene til å gi uttrykk for om de mener dette ikke er et problem eller vil endre praksis. Neste steg vil være en såkalt begrunnet uttalelse der ESA gir et landet en frist til å endre praksis. Etterkommes heller ikke dette, vil ESA vurdere å reise en sak for EFTA-domstolen.

Betongfeil gir sprekker

- E39 Uføretunnelen på Stord i Hordaland har stadig lag med sprøytebetong på 2,5 cm, medan kravet var 7-8 cm.

Geir Brekke

BERGEN: Det er prosjektleiar Rolf Harkestad i Statens vegvesen som opplyser dette til Vegen og vi. Dei første sprekkane blei oppdaga for

to år sidan, etter at tunnelen blei opna for trafikk 1.oktober 2004. Seinare har sprekkane auka, og byggherren leverte reklamasjon på dette sist vinter. Etter ein inspeksjon sist veke er tunnelen no stengt, og trafikken blir avvikla med lysregulering på den smale gamlevegen på utsida av tunnelen.

- Vi har fått laga ein rapport om tunnelkvaliteten, utført av driftsavdelinga i Mesta. Denne syner at delar av sprøytebetongen i midtpartia i

tunnelen nokre plassar berre er 2,5 cm tjukk. Kravet er 7-8 cm. Dessutan viser undersøkinga manglande heft mellom stålfibrane og PE-skumplaten i tunnelen. Det skal vere to lag stålfibre og eitt lag PP-fibre utanpå PE-skummet, seier Harkestad, som legg til at Mesta Anlegg Vest i september i år avviste reklamasjonen.

- Men seinare har tunneldivisjonen i Mesta kome inn i biletet, og dei har sagt at dei vil utføre reperasjonsarbeidet, seier Harkestad.



Tunnelbyggjar: Rolf Harkestad var prosjektleiar for bygginga av E39 Uføretunnelen i Hordaland. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Trafikkomlegging

■ ■ Arbeidene med den nye firefeltsvegen på E18 forbi Sørlandsparken i Kristiansand er inne i en hektisk periode nå tre-kvart år før delåpning. I en lengre periode har trafikken forbi Dyreparken og Sørlandsparken derfor vært lagt over fra den gamle E18 til det lokale vegnettet. Og det har fungert tilfredsstillende. (Foto: Kjell Wold)

Bedre tunnellys

■ ■ To firmaer har gitt tilbud på jobben med oppgradering av belysning i Brattåstunnelen og Hovet på E18 i Porsgrunn. De to tilbudene, som kom fra henholdsvis Otera AS og Skagerak Elektro AS, på rundt seks millioner kroner uten moms. Otera: 5,9 millioner kroner. Skagerak: 6,1 millioner kroner. Arbeidet skal utføres nå i vinter.

Rekkverkstilbud

■ ■ Fire firma har levert tilbud på levering og montering av rekkverk langs en rekke vegstrekninger i Nord-Trøndelag i 2008: Arvid Gjerde AS (5,3 mill. kr), Mesta (6,1 mill. kr), Nordnorsk Veisikring AS (6,7 mill. kr) og Grunnarbeid AS (7,1 mill. kr). - Laveste tilbud ligger litt under vår kalkyle, sier Vegvesenets byggeleder, Per Gevik.

Store sprik

■ ■ Tre tilbydere har meldt sin interesse for å bygge 2 km midtrekkverk på E39 Storenes-Klepland i V-Agder. Tilbudene har overraskende stor variasjon fra 26,5 mill. kr for billigste til 42 mill. kr for dyreste. Disse tre entreprenørene sikler på jobben: TT Anlegg AS: 26,6 mill. kr, Repstad Anlegg AS: 34,1 mill. kr og Mesta AS: 42 mill. kr.



Ny viten: - Vi må reagere nå, sier sikkerhets- og beredskapsleder Arnulf Wibe i Statens vegvesen Region øst. Han har nå tatt initiativ til bedre sikring av Festningstunnelen i Oslo mot ekstrem springflo. (Foto: Håkon Aurlien)

- Må handle nå

- I lys av det vi nå vet om klimaendringene må vi ta tak og iverksette tiltak umiddelbart, sier sikkerhets- og beredskapsleder Arnulf Wibe i Statens vegvesen Region øst.

Håkon Aurlien

OSLO: - Statens vegvesen er godt i gang med å tilpasse seg til en ny klimavirkelighet. Men å endre veg-

vesenets "normaler" tar lang tid og vi har ikke tid til å vente på at alle planer er lagt, sier han.

Sikrer Festningstunnelen

Wibe har nå tatt initiativ til bedre sikring av Festningstunnelen i Oslo mot oversvømmelse. Aktuelle tiltak er flombarrierer og lagre av sandsekker. Det vestre tunnelinnløpet ligger nemlig bare åtte centimeter over vannstanden i oktober 1987, da kraftig pålandsvind kombinert med springflo løftet vannoverflaten hele 176 centimeter.

- Klimaforskerne forteller ikke om sterkere vind på Østlandet, men at sterk vind vil komme oftere.

Spørsmålet er ikke om vi får en gjentakelse av vannstanden i 1987, men når dette skjer, sier Wibe.

Han understreker at det ikke er noen fare for at trafikanten kan bli fanget i tunnelen. Ved så høy vannstand vil E18 mot Sjølyst være oversvømt for lengst og tunnelen være stengt for trafikk.

- Men vi må hindre sjøvann å trenge ned i tunnelen, for saltvann vil ødelegge tunnelinstallasjonene og antakelig føre til at tunnelen blir stengt i måneder, sier han.

Ekstremregn

Klimaendringene vil også gi flere tilfeller der store nedbørmengder

faller konsentrert over små områder, flommer nedover skråninger og river med seg vegeg.

- Det opplevde vi på Hadeland i høst, og ved Vågavannet i fjor. Kommer åtte prosent av normal årsnedbør i løpet av et døgn er det veldig stor sannsynlighet for ras eller skred, sier sikkerhets- og beredskapslederen.

- Kunnskapen om mer ekstrem nedbør bør motivere Vegvesenets folk til å øke kapasitet når de likevel utbedrer stikkrenner under vegene, sier Wibe.

Kriseøvelser

I høst er det gjennomført kriseø-

velser i alle vegdistrikter i Region øst. Folk på ulik hold i etaten har øvd på håndtering av flomsituasjoner. I Midt-Norge har Statens vegvesen tatt i bruk et system for varsling av ekstremnedbør som vil gi mulighet til å få en rask og smidig håndtering av skader som måtte oppstå.

- Vi øver for at Statens vegvesen skal bidra godt til lokalsamfunnet når noe skjer som ingen kunne rå over. Men det viktigste er å forutse problemer og å iverksette små og store tiltak for å hindre at klimaendringene gir skader som begrenser fremkommeligheten på vegene, sier Arnulf Wibe.

Nasjonal sykkelstrategi 2010-19

Staten vil at åtte prosent av alle reiser skal foregå på sykkel, doble sykkeltrafikken i byer og tettsteder og at 80 prosent av alle barn til å gå eller sykle til og fra skolen.

Henriette Erken Busterud

Sammenlignet med andre europeiske byer er det stort potensial for mer sykling i Norge. Mens 5 prosent av alle reiser i Norge foregår

på sykkel, har Sverige en andel på 12 prosent, Danmark 17 prosent og Nederland 27 prosent.

Blant det som gir høy sykkelandel er liten forskjell i reisetid mellom bil og sykkel, noe som avhenger av et godt sykkelnett med jevn flyt og få stopp. I sykkelstrategien foreslås det derfor en nasjonal dugnad for en raskere tilrettelegging og sikring av skoleveger. For å få til dette, oppfordres blant annet kommunene til lage helhetlige planer der de også ser på restriktive tiltak for biltrafikken.

Kommunen på banen

Statens vegvesen skal bygge ut sin andel av sammenhengende hovednett i byer og tettsteder. Men for å få fart i tilretteleggingen for syklistene på kommunale og fylkeskommunale vegeg bør staten samarbeide med kommunene. I strategien anbefales det en statlig tilskuddsordning for å oppnå dette. Forutsetningen for å få penger er at kommunene selv bidrar med minst 25 prosent og har gode planer med andre virkemidler klare. Sykkelstrategien er et grunnlagsdokument for NTP 2010-19.



Sykkelstrategi: I Nasjonal sykkelstrategi for 2010-19 er hovedmålet at det skal bli attraktivt å sykle for alle. For å få til dette må blant annet kommunene stimuleres til økt innsats. (Arkivfoto: Knut Opeide)

KOLLEKTIVTRANSPORT



Sammenlign med BigMac: En enkel måte å sammenligne takstene på kollektivtransporten neste gang du er ute og reiser? (Illustrasjon: Jon Opseth)

Spiselige billettpriser

Den såkalte McDonalds-indeksen er et godt utgangspunkt for å undersøke om det er billige bussbilletter i Norge, sammenlignet med andre land i Europa.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Når en reiser kollektivt i andre land får en inntrykk av at det er mye billigere enn i Norge. Men slik er det ikke. Det viser en sammenligning mellom takster i ulike land.

- Når det er lave priser for å reise kollektivt, så er også ofte lav kjøpekraft og lavt kostnadsnivå i landet, påpeker forsker Bård Norheim hos Urbanet Analyse.

McDonalds-indeks

- En enkel måte å sammenligne

priser på er å bruke den såkalte McDonalds-indeksen, som blant annet "The Economist" publiserer, forteller Norheim.

- Dette er ingen eksakt vitenskap, men en enkel måte å sammenligne hva en vare koster i forhold til prisnivået, ved en Big-Mac i ulike land. BigMac er et av de mest sammenlignbare produktene internasjonalt fordi det er et standardisert produkt som er likt i alle land, basert på råvarer fra landet, forklarer forskeren.

70 prosent dyrere burger

McDonalds-indeksen fra 2005 viser at prisen for en Big Mac er høyest på Island, der kostet den 43 kroner, mot 39 kroner i Norge. Gjennomsnittet for Euro-landene var 23 kroner.

- Det betyr at en BigMac kostet 70 prosent mer i Norge enn snittet. Hvis en regner om Oslo Sporveiers takster for 2005, koster en forhåndskjøpt enkeltbillett en halv Big Mac, mens et månedskort koster rundt 18 burgere, sier Norheim. Ut fra Big Mac-indeksen skulle en for-

vente at takstene i Norge lå 70 prosent høyere enn i Europa hvis vi tar hensyn til prisnivå i ulike land, mens de ligger noe høyere.

26 prosent dyrere billett

En mer komplett sammenligning av takster korrigert for kjøpekraft på en rekke varer gir omtrent det samme bildet. Da er det relativt sett 26 prosent dyrere å reise kollektivt i Osloområdet enn snittet i Europa. Til sammenligning er prisen for å reise kollektivt i England 80 prosent høyere enn snittet, mens Stockholm ligger 25 prosent under snittet.

Relativt billig brensel

Norheim opplyser at det er blitt relativt billigere å reise kollektivt de siste årene i forhold til det generelle prisnivået, og særlig i forhold til bensinprisen.

- Den har steget kraftig de siste åra, men er likevel billig i Norge sammenlignet med andre land i Europa. Hvis en korrigerer bensinprisen for kjøpekraft har Norge den nest billigste bensinen i Europa, opplyser han.

Store ek

Statens vegvesen har store planer for opprusting og nybygging av ekspressbussholdeplasser på stamvegnettet i store deler av landet.

Kjell Wold

ARENDALE: Bare i Region sør skal det brukes 20 millioner kroner langs E18 i 2009.

- Det stemmer, vi er i ferd med å kartlegge behovet langs vår hovedstamrute E18 langs kysten fra Akershus grense til Kristiansand, sier Sigrid Hellerdal i Statens vegvesen. De siste to-tre årene er det åpnet en rekke nye ekspressbussholdeplasser langs stamvegen fra Flekkefjord (E39) i vest til Drammen (E18) i øst. Statens vegvesen ønsker å tilrettelegge for at flere kan bruke buss.

Universell utforming

- Vi ser at stadig flere bruker ekspressbuss på strekningen Sørlandet-Oslo. Vi tilrettelegger ekspressbussholdeplasser hvor det er lokal busstilknypning, men sørger også for parkeringsfasiliteter for pendlere og for kompiskjøring. I tillegg er det viktig med gode gang- og sykkelforbindelser til holdeplassen og muligheter for enkel bringing med bil, sier Hellerdal. Nye holdeplasser med universelle utforming og park and ride, er åpnet både ved Bangelokka i Drammen, Kopstad ved Horten, Fokserød ved Sandefjord, Tangen i Kragerø, Brokelandsheia i Gjerstad, Fiansvingen ved Tvedestrand og Harebakken i Arendal. I tillegg er mange av dagens bussholdeplasser rustet opp eller er under utbedring. For eksempel Vinterkjær ved Risør som nå både er utvidet og utbedret betydelig som midlertidig løsning i påvente av nytt E18-kryss.

Mange nye

- Hvor kommer de neste nye eller utvidete ekspressbussholdeplassene langs E18?

- Det er vi i ferd med å planlegge nå, men vi er ikke helt ferdig med det ennå. Men det er mange steder som vurderes for utbedring eller nyetablering, sier Hellerdal. Østfra nevner hun følgende steder som blir vurdert utbedret: Heiatoppen på Lierskogen, Grelland/Island ved Holmestrand, Bommetad ved Larvik, Skjelsvik i Porsgrunn, Nedenes ved Arendal og Øygardsdalen ved Grimstad. Det nye E18 prosjektet mellom Grimstad og Kristiansand omfatter også tilrettelegging og utbygging av ekspressbussholdeplasser.

På E39 fra Kristiansand til Rogaland grense ses det på utbedring av flere bussholdeplasser i 2009. Søgne, Vigeland, Lyngdal og Flekkefjord er blant flere aktuelle steder.

Rv. 7/52 og E134

Det er mange busselskap som trafikkerer hele eller deler av stamvegnettet mellom Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud. Mange busruter har start eller endepunkt i Oslo. I dag er det 27 stoppesteder for ekspressbuss langs kyststamvegen i Region sør, fordelt slik på fylker: Vest-Agder: 10, Aust-Agder: 7, Telemark: 4, Vestfold: 4, Buskerud: 2. Mange av disse trenger ytterligere utbedring innen 2009. Noen blir kanskje bygd helt om. Det planarbeidet er nå i slutfasen. Samtidig pågår også planlegging av tilsvarende ekspressbusstiltak langs stamvegnettene 5A og 5B etter 2010. Det vil si rv. 7/rv. 52 gjennom Hallingdal og Hemsedal og E134 fra Drammen gjennom Telemark over Haukelifjell og rv. 36 Seljord-Grenland. Denne ekspressbussutredningen er ute på høring nå og blir veldig viktig for å komplettere det sammenhengende ekspressbusrutetilbudet i hele Region sør.



Utbedret: Bussholdeplass på E18 Vinterkjær ved Risør er akkurat utvidet og utbedret nå i høst. (Foto: Kjell Wold)

Ny rapport om kollektivtrafikk

Liv Signe Navarsete fikk denne uka overlevert en rapport om kollektivtrafikk av Statens vegvesen. Den viser utfordringer, muligheter og løsninger for byområder.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Det er forskerne Bård Norheim og Alberte Ruud i Urbanet Analyse som står bak rapporten: De har oppsummert både nasjonale og internasjonale erfaringer med økt satsing på kollektivtrafikk.

I rapporten peker forskerne på en rekke punkt som kan føre til at flere velger å reise kollektivt.

- Det er ikke pris – men hyppige avganger og et mer pålitelig tilbud som er suksessfaktorer for å få flere trafikanter, sier forskerne, og trekker fram Stavanger og Sandnes som et godt eksempel: Der ga omlegging av rutetilbudet 20 prosent flere passasjerer.

Det er også mulig å få 20 til 40 prosent flere passasjerer uten økte tilskudd ved å sørge for en bedre tilrettelegging gjennom økt fortetting, færre parkeringsplasser i sentrum og økte kostnader for bilbruk. Flere avganger og prioritering av buss og trikk i lyskryss er andre tiltak som kan gi flere passasjerer. Rapporten vil bli brukt både av politikere, planleggere, vegansatte og studenter.



Fikk overlevert rapport: Liv Signe Navarsete fikk tirsdag overlevert landets mest omfattende rapport om kollektivtrafikk. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Ekspressbussplaner



Ekspressbussholdeplass: E18 Harebakken ved Arendal er en av flere nye holdeplasser Sigrid Helledal og Statens vegvesen har åpnet de siste årene. I 2009 blir det storsatsing på bussholdeplasser. (Foto: Kjell Wold)

Storsatsing i Midt-Norge

Spesielt i Trondheimsregionen har det vært en sterk satsing på utvikling av bussholdeplasser med park and ride-anlegg.

Kjell Wold

DRAMMEN: De siste årene er det bygd eller utbedret 14 anlegg med til sammen 700 tilgjengelige parkeringsplasser i området rundt stiftsstaten. I fjor la Statens vegvesen fram sin store ekspressbussplan for Region midt. Her er de 73 viktigste terminalene og knutepunktene kartlagt nærmere på hele stamvegnettet i regionen. Samtlige 73 plasser trenger oppgradering. Planer for dette tas nå med i arbeidet med neste NTP for 2010-2019.

E6 Oslo-Hjerkinn

Av mellom 400 og 500 viktige bussholdeplasser i Region øst er det foreslått å plukke ut 84 knutepunkt som hovedprioriterte. Disse deles inn i tre kategorier med de 13 viktigste i kategori 1, 28 i kategori 2 og 43 i kategori 3. I rapporten om E6 Oslo-Hjerkinn omtales omlag 40 viktige holdeplasser. Ingen av bussek-

spressene på denne ruten stopper på alle disse holdeplassene. Tettest stoppmønster på strekningen har Flybussene, Flybusssekspresene og TIMEkspresen.

Anropstyring

Anropstyring brukes nå med hell på flere og flere stoppesteder for ekspressbuss langs E18 i Region sør og på noen hovedveger i Region midt. En av de siste ekspressbussholdeplassene som har fått dette er blant annet Kopstad ved Horten. Region øst vurderer nå å innføre anropstyring også flere steder. Steder som nevnes som aktuelle for anropstyring er strekningen mellom Nebbenes og Hamar, Brumunddal/Moelv og deler av Gudbrandsdalen.

Blant stoppesteder som vurderes utbedret er Olavsgård, Minnesund, Åkersvika, Mjøsbrua, Lillehammer, Hafjell/Øyer, Tretten, Fåvang, Ringeby, Vinstra, Kvam, Otta og Lom. Arbeidet med prioriteringene av dette er i gang, men er ennå ikke konkludert.

I Region vest og nord er det ikke lagt opp til noen tilsvarende satsing på ekspressbussholdeplasser.

Sammensatt bussmarked

Ekspressbussruter er et sammensatt marked som genererer en samfunnsøkonomisk nytte på vel 1,5 milliarder kroner i året.

Kjell Wold

DRAMMEN: Det går fram av en rapport fra Transportøkonomisk Institutt (TØI). En ekspressbussrute beskrives som en fylkeskryssende bussrute. Unntaket er Akershus og Oslo som av myndighetene regnes som ett lokaltrafikkområde.

Ekspressbussmarkedet i Norge med sine ulike eier- og samarbeidskonstellasjoner betegnes som uoversiktlig. Kompleksiteten i markedet henger sammen med hvordan ekspressbussmarkedet har oppstått og utviklet seg over

tid. Myndighetene har gjennom 1990-tallet gradvis liberalisert konsesjonspolitikken. Samtidig har markedet vokst jevnt og trutt fram til i dag.

I dag står striden om graden av konkurranse i dette nye transportmarkedet, som viser at innovasjonene har vært vellykket, viser TØI-undersøkelsen. Mange steder opererer ekspressbusstrafikken på strekninger det ikke ellers finnes kollektivtrafikk. Dermed utgjør de et viktig bidrag i distriktspolitikken. Flere steder har fylkeskommunen også tilpassert den lokale kollektivtransporten etter etablerte ekspressbussruter.

En fylkeskommune (Sogn og Fjordane) mener den sparer 90 prosent på ruter hvor lokal kollektivtransport utføres på ekspressbussruter.

Anropstyring: Ekspressbussholdeplassen på E18 Kopstad utenfor Horten er anropstyrt. (Foto: Kjell Wold)



AKTUELT

**Fire ferjeambud**

■ ■ Fire selskap vil drive ferjesambandet Flakk-Rørvik over Trondheimsfjorden i åtte år fra 2011. Tilbudene varierer fra 33 til 355 millioner kroner, og hvem som vinner konkurransen skal være klart innen 25. februar. Kapasiteten i sambandet skal økes, og ferjene skal gå på 100 prosent LNG som drivstoff (gassdrift). (Arkivfoto: Knut Opeide)

Godkjente E6-utbygging

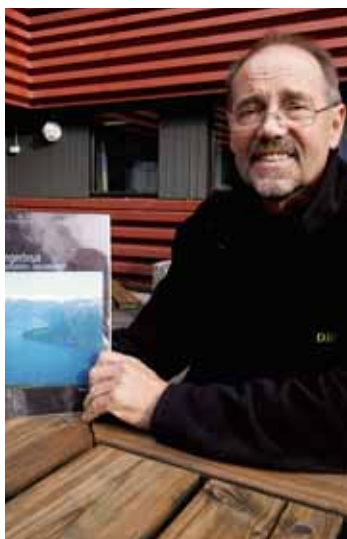
Stortinget har gitt klarsignal for utbygging av 22 km av E6 nord for Oslo til firefeltsveg med midtdeler med prislapp på 4,8 mrd. kr. 3,3 mrd. kr skal bompengefinansieres. Byggearbeidene starter trolig før jul. Strekingen dreier seg om 10 km forlengelse av firefeltsvegen fra Gardermoen til Dal, samt 12 km fra Skraberud til Kolomoen.

Søker E18-kompromiss

■ ■ Statens vegvesen og Larvik kommune søker kompromiss i diskusjonen om ny trase for E18 forbi Farrisvannet og parsellen Bommestad-Sky. Brua Statens vegvesen ønsker å bygge over deler av vannet kan bli betydelig lavere, mens det kan bli bygget 400 meter tunnel gjennom Martineåsen.

Bomring-sifte

■ ■ Bomringen i Kristiansand får nytt driftselskap fra neste sommer. Det er selskapet Vegamot AS som tar over driften av bomstasjonene i sørlandshovedstaden. Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune gjør dette for å spare penger. Vegamot leverte det beste tilbudet på driften av bomstasjonene, melder fylkeskommunen.



Brubrygger: Øivind L. Søvik er prosjektleder for Hardangerbrua. (Foto: Geir Brekke)

HARDANGERBRUA:**Meir fleksible tilbod**

Statens vegvesen vonar at eit meir fleksibelt tilbodsgrunnlag skal gi prisgevinst på bygging av Hardangerbrua.

Geir Brekke

BERGEN: Byggearbeidet har pågått sidan i mars på Vallavik, der entreprenøren stort sett er ferdig med gang- og sykkelveg, anleggsveg og riggområde til bru-prosjektet. Tilboda på tilførslevegane er kansellert på grunna v høgare prisar enn forventet.

- Det skal no gjennomførast ein ny kvalitetskontroll på totalprisen på Hardangerbrua, ein såkalla KS2-gjennomgang. Denne vil vere klar i løpet av mars 2008, opplyser prosjektleder Øivind L. Søvik i Statens vegvesen til Vegen og vi.

Dersom den nye kvalitetskontrollen viser at kostnadene ligg innanfor den vedtekte ramma for prosjektet vil det bli ei samla utlysning av tilførslevegane og brukonstruksjonen til våren. Her vil vi vil at entreprenørane skal kunne velje ulike alternativ på tilboda sine. Det kan vere fleire variantar av tilbod, frå eit samla tilbod på heile bru-prosjektet, inkludert tilførselsvegane, eller separate tilbod på sjølvaste arbeidet, betongarbeidet eller tilførselsvegane. Vi vil og vurdere å dele opp arbeidet med tilførselsvegane i to, med separate tilbod på kvar side av fjorden.

- På denne måten vonar vi at oppdraga kan ha interesse både for utanlandske entreprenørar og både store og mindre norske selskap, seier Søvik.

Skulle prisen liggje over den vedtekte kostnadsramma må prosjektet fram for Stortinget på nytt til våren.

Uansett kan det bli ei utsetting av bruopninga med inntil eitt år, slik at brua kan takast i bruk i 2012 istadenfor 2011.

Haugaland håper på julepakke

- Vi håper at Stortinget godkjenner Karmøydelen av Haugalandspakken før jul.

Geir Brekke

HAUGESUND: Det er distriktsjef Astrid Eide i Statens vegvesen som sier dette til Vegen og vi. Sammen med prosjektleder for arbeidet, Einar Færaas, er hun i full gang med forberedelsene til innkrevningstart sommeren 2008. Pakken har en ramme på 2,5 milliarder kroner, der den ennå ikke klarerte Karmøydelen utgjør 840 mill. kr.

Sju kommuner

Haugaland og Sunnhordland distrikt i Statens vegvesen er gjennom stortingsvedtaket 14. juni i år tildelt sekretariatsrollen for arbeidet med Haugalandspakken. Dette skal være første gang det er gjort et såpass detaljert vedtak om styringen av et bompengeprojekt. De største utbyggingsoppgavene vil bli styrt av Rune B. Sandven ved utbyggingsavdelingen i Region vest, mens distriktet tar seg av de mange mindre utbyggingsoppgavene i de sju kommunene som er med på spleiselaget. To av kommunene - Etne og Sveio - ligger i Hordaland, mens de øvrige hører til Rogaland fylke, nemlig Haugesund, Tysvær, Vindafjord, Bokn - og altså Karmøy, så sant Stortinget sier ja til dette tillegget, før eller etter jul.

- Den etatsinterne samordningen mellom utbygging og distrikt blir ivarettatt av en egen koordineringsgruppe, opplyser Eide og Færaas.

Markedstilpasning

- Vi har tatt et forbehold overfor bomselskapet når det gjelder iverksettelse av innkrevningen fra 1. juli 2008. Det gjelder kapasiteten på entreprenørmarkedet, sier distriktsjefen. Den første bomstasjonen i Karmsundgata i Haugesund blir lyst ut sammen med en ny fotgjengerundergang tidlig over jul. Senere i januar følger fire nye bomstasjoner, mens resten følger utover vinteren.

- Vi deler opp arbeidet i flere oppdrag for at også mindre entreprenører skal ha mulighet til å gi pris, sier Einar Færaas.

Det vil bli bygget til sammen 13 bomstasjoner med AutoPASS-inn-



Full fres: Distriktsjef Astrid Eide og prosjektleder Einar Færaas er i full gang med forberedelsene til Haugalandspakken. (Foto: Geir Brekke)

kreving i pakken. Fire av disse gjelder i Karmøydelen. De fleste stasjonene vil ha innkrevning i begge retninger, mens det i Karmsundgata i Haugesund bare blir innkrevning i en retning, av hensyn til blant annet varehandelen i sildabyen.

Ingen lån

Det blir ikke tatt opp lån for å forsiktere investeringene, og inntektene må være på bok for bygging starter. I hovedsak vil midlene gå til nødvendig standardheving av E134 vest-øst mellom Haugesund og Etne og rv. 47 gjennom de involverte kommunene. Det er i tillegg forutsatt tiltak langs E39 sør-nord mellom Bokn og Sveio og på fylkesvegene i området.

HAUGALANDSPAKKEN

Totalramme: 2,5 milliarder kroner
Innkrevningstid: 15 år
Innkrevningsstart: 1. juli 2008
Takstforslag: 11 kr. for personbiler (6 kr. med AutoPASS-rabatt)
Sekretariat: Haugaland og Sunnhordland distrikt i Statens vegvesen.
Styring: Politisk styringsgruppe med fylkesordfører i Rogaland Tom Tvedt som leder, administrativ styringsgruppe med distriktsjef Astrid Eide som leder.



Envegsbetaling: - Det blir innkrevning i bare en retning i Karmsundgata i Haugesund, sier distriktsjef Astrid Eide. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Prissjokk: Vegvesenets utbyggingsdirektør mener at entreprenørene brått har begynt å beregne seg større fortjeneste på offentlige byggeprosjekter. (Ill.foto: Knut Opeide)

Rystende priser

Prisøkningen på vegbygging har vært så voldsom og kommet så brått at den har vært umulig å forutse. Nå spøker det for finansieringen av en rekke store nye vegprosjekt landet rundt.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Analyser i Vegdirektoratet kan tyde på at en viktig årsak til høstens prisøkninger er at entreprenørene nå har økt sine påslag og fortjenestemargin når de leverer tilbud til Statens vegvesen og andre store oppdragsgivere. Spesielt etter sommeren har

innkomne tilbud på større vegprosjekt, særlig innen bru- og tunnelbygging, skutt i været.

Entydig bilde

Vegen og vi presenterer her en oversikt over større tilbudskonkurranser i Statens vegvesen siden i sommer. Bildet er relativt entydig, og som tabellen viser, har kostnadsveksten med ett unntak vært mellom 16 og 100 prosent. I nesten halvparten av konkurransene kom det kun inn ett gyldig tilbud.

Statistisk sentralbyrå (SSB) sin prisindeks for veganlegg økte med 2,4 prosent fra første til andre kvartal og med 2,1 prosent fra andre til tredje kvartal.

- Dette er i seg selv en kraftig økning, men er likevel bare en liten brøkdel av den reelle kostnadsøkningen de siste månedene som verken vi i Statens vegvesen eller andre har kunnet forutse, sier utbyggings-

direktør Lars Aksnes. Han forteller at en landsdekkende undersøkelse som Vegdirektoratet gjorde før ferien ikke ga noen alarmerende signaler.

Økt fortjeneste

SSBs indeks er ment å reflektere endringer i entreprenørenes kostnader. - Men denne indeksen fanger ikke opp endringer i entreprenørenes fortjenestemarginer. I det siste har entreprenørene økt sine påslag når de regner tilbud, og det er nok en viktig årsak til at SSBs indeks ikke har klart å fange opp et riktig bilde av prisøkningen, sier Aksnes.

I Statens vegvesen mener man i tillegg at bl.a. prispress på grunn av gode tider og økte materialpriser kan forklare noe av prisveksten. Det hevdes også at de senere års tilløp til priskrig mellom nykommeren Mesta og de øvrige entreprenørene, nå synes å være over. Dermed stiger

prisene. I tillegg pekes det på at nesten ingen lenger tør å benytte seg av billig, uregistrert arbeidskraft og at dette kan gi økte lønnskostnader, spesielt hos underentreprenører. Som et viktig poeng peker man også på at bransjen selv sier at

offentlige byggherrer ikke er de foretrukne i dagens marked. Entreprenørene synes heller å ønske seg fleksible kontrakter med private, som ikke er underlagt de strenge prosedyrereglene og rammene i offentlig anskaffelsesregelverk.

STØRRE ANBUD SISTE FIRE MÅNEDER:

	Byggh. oversl.	Lavest tilb.	% økn.	Ant. tilb.
Rv. 13 Myrkdalstunnelen	100 mill.	126	26	4
Rv. 108 Bru Kråkerøyforb.	130	217	67	1
Rv. 769 Namdalsprosj.	68	79	16	6
Rv. 53 Naustbukktunnelen	52	80	54	2
Rv. 108 Bjølstadforbind.	126	158	25	1(3)*
Rv. 48 Helland-Havsgårdsdalen	122	132	8	1
Rv. 7 Hardangerbrua, tilførselsv.	221	307	38	3
E6 Øst, Nidelv bru	70-80	149	100	1
E6 Hovinmoen - Dal	450	521	16	4
E6 Skaberud - Kolomoen	400	470	18	2

* To tilbydere avvist, kun ett gyldig tilbud

Forvirrende signaler

Det er mange tegn på at det nå er gode tider blant entreprenørene.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Bransjen advarer mot krise og fare for oppsigelser hvis ikke vegbevilgningene øker.

Statsråd Navarsete sa nylig på en konferanse i regi av Maskinentreprenørenes forbund (MEF) om priseksplosjonen innen vegbygging at entreprenørene virker å kunne velge og vrake i oppdrag, mens staten som utbygger må kjempe om entreprenørene.

I kontrast til dette har MEF i høst flere ganger meldt om ledig

kapasitet og behov for større aktivitet innen vegbygging. I forrige uke lød meldinger på anleggsnæringens nettsted, bygg.no, om at mangelen på nye oppdrag gjør at "faren for massepermutteringer og oppsigelser er meget stor i anleggsbransjen i tiden fremover".

- Også overfor oss har bransjen gitt uttrykk for at det er ledig kapasitet, samtidig som vi nå opplever at entreprenørene enten beregner høyere fortjeneste på nye oppdrag eller ikke engang bryr seg om å delta i konkurransen om nye jobber, sier Aksnes. Han sier at slike forhold gjør det svært vanskelig å orientere seg om de faktiske forhold i dette markedet.

Spør hva som skjer

Statens vegvesen ser at flere i anleggsnæringen i det siste har servert nokså like påstander om Statens vegvesen som en vanskelig samarbeidspartner.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Under vises noen uttalelser Vegen og vi samlet siste uke. Ingen har ennå forklart hva Statens vegvesen har gjort galt - annet enn å forholde seg korrekt til et strengt og detaljert offentlig regelverk.

Infodirektør i NCC, Øyvind Kvaal, sier til Teknisk Ukeblad at

det hersker "krigsliknende tilstander" i anleggssektoren.

- Relasjonene til Statens vegvesen er nå krevende. Det tar vi selvsagt tatt tak i, sier styreleder Peder B. Backe i Byggenæringens Landsforening (BNL) til bygg.no. Direktør Audun Lågøy i BNL sier til Dagsavisen at han tror det er politiske grunner til at det nå er færre firmaer som leverer tilbud på anleggsprosjekter.

- Det er nå et høyt konfliktnivå mellom anleggsbransjen og Vegvesen og dels Jernbaneverket, som gjør at noen bedrifter ikke legger inn tilbud, sier han. Til bygg.no sier Lågøy at "det høye konfliktnivået med Statens vegvesen vesent-

lig bidrar til prisstigningen".

Skanska-sjef Geir M. Aarstad sier ifm et brev til NHO at bransjen har store utfordringer med holdningen entreprenørene møtes med i Statens vegvesen.

Redaktøren i Byggeindustrien og bygg.no mener Vegen og vi lanserer konspirasjonsteorier mot entreprenørbransjen. Han skriver i en leder at dersom "påstandene fra Vegen og vi blir hengende i luften, vil samarbeidet mellom vegetaten og næringslivet være ødelagt for år". Han skriver at det store spriket mellom kostnadsoverslag og tilbud fører til store problemer og skaper bitterhet mellom entreprenørene og Statens vegvesen.

LOFAST

Storslått: Mennesker blir små i det majestetiske landskapet rundt Lofast. (Foto: Johan Brun)



LOFOTEN ■ Lørdag 1. desember åpner dronning Sonja forbindelsen mellom fastlandet og det vakre øyriket Lofoten. I nærvær av samferdselsministeren og tre vegdirektører kan dronningen overlevere en splittet ny E10 til lokalbefolkningen.

Giselle Jensen

At det blir nettopp dronning Sonja som får æren av å åpne vegforbindelsen til naturperlen, virker rimelig for en dronning som foran kongelige og regjeringsjefer stadig opptrer som stolt ambassadør for norsk natur. Og dessuten selv er en ivrig fjellvandrer.

Sterk motstand

Lofast er bygget i uberørt natur og pløyer gjennom naturskjønne områder. Et faktum som ikke unngikk naturvernorganisasjonene som innbitt motarbeidet prosjektet og lyktes i å skape store bølger under planlegging og oppstart. Men motstanden kom ikke bare fra naturvernerne, men også fra næringslivet i Vesterålen som fryktet å miste verdifulle turist-kroner når vegen til Lofoten ikke lenger går via Melbu i Vesterålen. De kjempet derfor en hard kamp for en alternativ trase.

Uenigheten om trasevalget førte til slutt til full stans i utbyggingen etter at de første 20 kilometerne mellom Fiskebøl og Raftsundet stod ferdig i 1998. Lofast ble vedtatt i Stortinget 9. juni 1989. Byggingen

startet høsten 1993, og ble gjenopptatt ti år senere.

Lofast del II startet høsten 2003 og strekker seg over nesten tre miles lengde og har sysselsatt omkring 400 mennesker gjennom drøyt fire år. Fire tunneler, to store og ti små bruer, syv rasvoller og to fanggrøfter er bygget. I tillegg kommer selvsagt vegbyggingen.

- Det eneste alvorlige problemet vi har møtt var vanninntrengning på Sordalstunnelen. Det førte til et halvt års forsinkelse, men ble håndtert innenfor budsjettene, forteller prosjektleder Einar Karlsen. Lofast II har kostet 1 milliard kroner i 2002-kroner.

- Omsetter vi til dagens verdi blir det omkring 1,2 milliarder kroner, opplyser Karlsen.

Lofast åpnes kl 11.30

Selve seremonien finner sted i Gullesfjordbotn, nettopp der arbeidene med Lofast startet høsten 2003. Allerede klokka ti 1. desember åpner Siviltforsvaret de første teltene med lett servering ved rundkjøringen. Halvannen time senere skal dronningen høytidelig åpne Lofast fra sin plass midt ute i rundkjøringen. 200 barn fra 4-7. klasse fra Kvæfjord i

Mai



En ny tid: Skiltet til Svolvær signaliserer en helt ny virkelighet for Lofoten. (Foto: Giselle Jensen)

Kolleger: Prosjektleder Einar Karlsen og byggeleder Steinar Livik har hatt lange dager under byggingen av Lofast. (Foto: Giselle Jensen)



estetisk

nord til Flakstad i sør vil bidra til å gjøre dagen minneverdig for dronning og folk.

Senere blir det kortesje tilbake til Svolvær for dronningen med følge. Hele 20 busser med omkring 1000 mennesker slutter seg til følget på turen tilbake til Svolvær der hun senere skal tenne julegrana på torget. Folket festet fortsetter med grøt og fyrverkeri på Svolvær Torg til publikum benker seg for festforestillingen med Nils Utsi som sirkusdirektør for 1000 gjester i Kong Øysteins hall. Publikum kan glede seg til symfoniorkester, brassband, klassisk sang, rock, sirkus og revy. Billettene til forestillingen ble raskt revet bort i Svolvær.

Et nytt knutepunkt

Lofast er viktig ikke bare fordi vegen halverer kjøretiden til fastlandet, men også ved å binde sammen de fire kommunene Lødingen, Kvæfjord, Hadsel og Vågan. Når seremonien er lagt til Gullsfjordbotn er det fordi nettopp denne rundkjøringen er stedet der vegene fra de fire kommunene møtes.

Da brannvesenet, ambulansetjenesten, politiet og Statens vegvesen

møttes for en gjennomgang av rutinene ved utrykning til Lofast ble den nye situasjonen synliggjort. Representantene for fire kommuner som ikke er vant med å samarbeide måtte finne fram til nye felles varslingsrutiner og kommunikasjons systemer for en krisesituasjon.

Miljøvennlig revegetering

Mørketid og snøvær gjør det vanskelig å se vegetasjonen på Lofast vinterstid. Det er synd, for under snøen finnes de samme plantene som dekket bakken før regionvegsjefen tok første spadetak i august 2003. Det øverste jordlaget med spiredyktige røtter, plantedeler og frø ble skavet av og tatt vare på i egne deponi under utbyggingen. Straks vegbyggingen var fullført ble de biologisk aktive vekstmassene lagt tilbake på toppen. Om to-tre år vil vegetasjonen på skråningene se ut som resten av området. Dermed er Lofast det største veganlegget i Europa som har satt sin lit fullt og helt til revegetering.

- Lofast er et stort inngrep i naturen, men vi ønsker at vegen skal være et lavmælt byggverk, forteller Vegvesenets landskapsarkitekt Elisabeth Kongsbakk.



REPORTASJE

Statens vegvesen i utlandet

Denne oversikten gir et overblikk over de mest omfattende internasjonale aktivitetene i Statens vegvesen. I tillegg kommer ulike former for nettverksarbeid som skjer i regi av fagmiljøene direkte.

Utviklingsavtaler gjennom NORAD/UD:

Samarbeidet med Botswana startet i 1971. Selv om NORAD har trappet ned den finansielle bistanden, er samarbeidet videreført og finansiert i hovedsak av Botswana. En ny avtale ble inngått i 2004 og har aktiviteter som strekker seg fram til 2009. Aktiviteter er knyttet til bistand til vegbygging med bruk av landets materialer, utvikling av lokale varianter av Ottadekke, håndbøker, planleggingsmetodikk, trafiksikkerhetstiltak og revisjon av veglov.

Avtalen med Mosambik ble undertegnet i 2003 på bakgrunn av en landavtale for utvikling av landsbygdene. Vegvesenet har gitt teknisk assistanse til den lokale vegmyndigheten i Provinsen Cabo Delgado. Arbeidet er foreløpig fullført.

Tanzania har vært samarbeidsland i mange år, og man er nå inne i sin tredje vegsektoravtale for perioden 2005-09. Omfattede samarbeid på blant annet planlegging av bygdeveger, trafiksikkerhetstiltak, aksellastkontroll, bruforvaltning og veglaboratorium.

Arbeidet i Zambia er først og fremst knyttet til et nytt nasjonalt aksellastprogram, med opplæring, informasjonsarbeid og bygging av vektstasjoner.

Bilaterale samarbeidsavtaler:

Statens vegvesen har hatt formelle samarbeidsavtaler med Estland siden 1996. Avtalen med fem års varighet ble fornyet sist i 2001. Et omfattende samarbeid tidligere har i de siste årene begrenset seg til samarbeid i nordisk regi gjennom NVE.

Latvia har hatt samarbeidsavtale siden 1996, som gjelder ut 2007. Formålet er gjensidig utveksling av informasjon og overføringer av erfaringer og teknologiske nyvinninger. Ny avtale ble inngått i august i år. Det største prosjektet har vært innføring av Brutus, det norske systemet for inspeksjon og vedlikehold av bruer.

Litauen og Vegvesenet tegnet en avtale i 2004 med fokus på utveksling av erfaringer, kunnskap og forskningsresultater, samt et mulig felles utviklingsprogram innen veg- og trafikkforvaltning. Samarbeidet ble fornyet i 2007 med

kommende temaer som trafiksikkerhet, ITS og multimodal transport. Både vegmyndighetene og samferdselsdepartementene i de to landene er involvert i dette.

På tross av en samarbeidavtale fra 2003 har ikke samarbeidet med Polen særlig omfang på grunn manglende finansiering. Opprinnelig er det fra polsk side signalisert ønsket samarbeid om trafiksikkerhet og materialteknologi.

En intensjonsavtale med Vietnam ble undertegnet i 2005 som omfattet samarbeid innen nasjonal vegdatabank, trafiksikkerhetshåndbok, opplæring, håndbok i oppmerking og skilt, utstyr for trafiksikring og generell støtte til trafiksikkerhets- og miljøarbeid. I dag er det ingen aktivitet på grunn av manglende bevilgninger.

Samarbeidet med Chile er utvidet – og en ny bilateral avtale for 2006-2010 er inngått. Avtalen gir også åpninger for et omfattende samarbeid mellom konsulenter, entreprenører, forskere og utdanningsinstitusjoner. Statens vegvesen er tiltenkt en døråpner-rolle for norsk industri. Prioriterte samarbeidsområder er bruk av Ottadekke, oppgaver innenfor større vegprosjekter, fagseminar i begge land og utveksling av fagfolk, strategier for fremtidig ferjedrift og utredning om nytt ferjesamband mellom fastlandet og øya Chiloé. Videre er det samarbeid om nasjonale turistveger basert på norsk erfaring.

Vinterdrift og ITS er i fokus for samarbeidsavtalen med den amerikanske delstaten Minnesota og deres Departement for Transport. Avtalen har fokus utveksling av informasjon og studiebesøk. Statens vegvesen er med på forsøk på deres omfattende forsøksveg MuROAD.

Statens vegvesen bistår med ekspertise til vedlikehold av Salangtunnelen i Afghanistan. Arbeidet er trappet ned på grunn av den usikre sikkerhetssituasjonen.

Fredskorps:

Statens vegvesen inngikk i 2006 en avtale med Fredskorpset om utveksling av yngre personell mellom vegmyndighetene i Norge, Zambia og Tanzania. To Vegvesen-tilsatte har i 2007 tjenestegjort i Zambia og Tanzania. To fra Zambia og to fra Tanzania har i samme periode vært i Norge. Tre av disse er tilknyttet Teknologivdelingen i Trondheim, mens en er på plass i Vegdirektoratet. Fjerdemann skal etter hvert ut i Region øst.



Rådgiver: Anne Beate Budalen driver opplæring i Zambia (Arkivfoto: Statens vegvesen)

- Inspirerer

- Dette er givende og inspirerende arbeid. Ikke bare gir det en variasjon i ditt daglige virke og selvsagt et lite eventyr av en reise, men er inspirerende å skape noe som gir varige resultater sammen med de lokale kollegene.

Kjell Bjørn Vinje

GABORONE: Det sier Jon Dahlen (bildet), som til daglig arbeider med vegteknologi i Vegdirektoratet. Han er på sitt femte arbeidsopphold i Botswana, hvor han sammen med kollega Charles Øverby og botswanske kolleger arbeider med å lage vedlikeholdsmanualer for hovedvegnettet i Botswana.



Viktig arbeid

Dahlen var i oktober i Botswana i tre uker for å bidra med prosessledelse og kvalitetssikring av de omfattende arbeidet.

- Jeg er ikke i tvil om at det vi har gjort og gjør sammen med våre afrikanske partnere er både nyttig og viktig. Her i Botswana har vi vært hovedsamarbeidsland på vegsektoren i over 30 år – og landet har gått fra svært beskjedne forhold på veg- og trafikkisiden til å bli forholdsvis velutviklet. Men det hand-

ler om samarbeid og kunnskapsutveksling. Jeg lærer ting som jeg tar med meg tilbake til Statens vegvesen, sier Dahlen.

Mr. Otta Seal

En som har vært med på det meste av Botswana-eventyret er Charles Øverby (bildet). Han har siden starten på 1970-tallet vært involvert i etatens internasjonale arbeid og er Vegvesenets mest erfarne i å arbeide internasjonalt.



- Jeg har fått Afrika i blodet. Over 250 reisedager i året og med 38 års erfaring fra 11-12 afrikanske land sier sitt. De siste årene har det handlet mest om Botswana. Her har jeg fått være med fra starten av og føler et sterkt eierskap til det vi har fått sammen med botswanerne, sier Øverby, som i det afrikanske landet er like kjent som 'Mr. Otta Seal' (Mr. Ottadekke).

Norsk dekke

- Ottadekket har hatt stor viktighet her nede. Grusveiene blåste bort i det tørre klimaet. For å ivareta vegene måtte de ha fast dekke. I dag har over 200 mil veg dette dekket, som er en tredjedel av vegnettet. Ottadekket er billigere og mer vedlikeholdsframt enn det meste, sier Øverby.

Han var med på de første strekningene på slutten av 70-tallet og har siden vært en ivrig pådriver for det norskutviklede asfaltdekket.

- For å jobbe i Afrika må du være deg sjøl og glad i folk og kulturer. Det hjelper å ha godt humør og være en evig optimist. Du må ikke ta et nei for et nei, sier super-veteranen.

Internasjonale organisasjoner der Statens vegvesen spiller en aktiv rolle:

ERANET Road: Europeisk organisasjon for forskning på veg- og trafikkområdet

FEHRL: Forum of European Highway Research Laboratories

JTRC: Joint Transport Research Committee

TRA: Transport Research Arena

CEN: Den europeiske standardiseringsorganisasjonen

UNECE: FNs økonomiske kommisjon for Europa

ITA: International Tunneling Association

SIRWEC: International Road Weather Commission

CIECA: Organisasjon for førerkortmyndigheter

ERTICO: Organisasjon for transportinformatikk

ASECAP: Sammenslutning for nasjonale bompengorganisjoner

NVF: Nordisk vegteknisk forbund – 16 faste utvalg

CEDR: Conference of European Directors of Roads

PIARC: World Road Association

EU: Et av Statens vegvesens viktigste internasjonale samarbeidsområder som er følge av EØS-avtalen. Arbeidet foregår først og fremst gjennom Vegdirektoratets fagavdelinger.

NTN: Norwegian Transport Network. Samarbeid mellom Vegvesenet og Norges fremste konsultantselskaper. Deltakerne kan låne personell og kunnskap hos hverandre i forbindelse med internasjonale anbud og kontrakter.



Åpning: Samferdselsminister Liv Signe Navarset



Kostig: Manuelt arbeid i Botswana. (Foto: Statens vegvesen)

nde arbeid

200 jobber inter- nasjonalt

Om lag 200 medarbeidere i Statens vegvesen har internasjonale oppgaver. Siden starten har 700 vegvesentilsatte jobbet internasjonalt.

Kjell Bjørn Vinje

GABORONE: De 200 er involvert i alt fra komite- og arbeidsgrupper i internasjonale organisasjoner til langtidsopphold i Afrika. Om lag 700 medarbeidere i Statens vegvesen har vært involvert i bistands- og samarbeidsarbeid i Afrika opp gjennom årene fra starten på 1960-tallet.

Kompetente

- Statens vegvesen blir vurdert for å være en god partner med solide og erfarne folk. Mange av våre folk er gjengangere i denne type arbeid, noe som kan være en fordel. Det er så absolutt ingen ulempe å ha solid erfaring i ryggen. Statens vegvesen har mange kompetente medarbeidere og det er behov for vår kompetanse internasjonalt, sier Kjell Levik (bildet), leder av Statens vegvesens internasjonale stab.

Forynging

- Men vi jager etter nye folk til denne viktige delen av Statens vegvesens arbeid. For å stå best mulig rustet til de kommende utfordringene må vi i langt større grad få inn yngre folk, gjerne også med en annen fagbakgrunn enn den tradisjonelle ingeniøren. Dette har vi hatt fokus på de siste årene, noe vår fornyede innsats i Fredskorpset med tre medarbeidere stasjonert i Afrika og flere yngre rådgivere på såkalte trainee-opdrag viser. Vår CV-base over medarbeidere som stiller seg til disposisjon for internasjonalt arbeid inneholder stadig yngre folk, sier Levik.

Attraktivt

- Denne foryngingen er nødvendig for å ha erfarne rådgivere når dagens eldste går ut av rekkene. Dette er også en del av det å gjøre Statens vegvesen til en mer attraktiv arbeidsplass. Dette virkemiddelet bør vi bruke mer aktivt, legger Levik til.



...e åpner en vektstasjon i Zambia i februar i år sammen med minister of Works and Supply Hon Kapembwa Simbao. (Arkivfoto: Jørgen Sandø)



I felten: Asbjørn Johnsen i felten i Zambia. (Arkivfoto: Anne Beate Budalen)



Vegbygging: Langt fra moderne anleggsdrift i Botswana. (Foto: Statens vegvesen)



(Arkivfoto: Ola Omenås)

LANDET RUNDT



Vel blåst!

AUSTEVOLL ■ Samferdsleminister Liv Signe Navarsete takkar prosjektleiar Tor Arne Thorsen i Statens vegvesen for godt arbeid ved opninga av Austevollsambandet. Fleire tusen av dei 4 500 inn-

buarane i kommunen tok del i feiringa av at kommunen no er blitt 98 prosent samla til eitt brurike. Ordførar Helge Andre Njåstad t.v. (Foto: Charlotte Villanger Nielsen)



Harebakken i boks

ARENDA ■ Finansieringen av om lag 3 km nytt midtrekkverk på E18 fra Harebakken til Stoa er nå i boks. Fra desember 2007 til november 2008 skal vegen utvides for å gi plass til bredere E18 med stål midtrekkverk mellom kjørebane og et en kilometer langt avkjøringsfelt

ved Stoa. 50 000 kbm fjell må sprenges bort, sier byggeleder Erling Guttormsen (bildet).

Utbygger tillates åtte ukers nat-testenging av vegen mellom 22.00 og 06.00. Prisen på herligheten: Nesten 60 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)



Bråstopp: Alle som har prøvd denne, skjønner vitsen med bilbelte. Her er Eva Storvold (f.v. foran), Egil Bergsrønning, Roger Johansen og Randi Trøan i farta. (Foto: Tove Eivindsen)

Tøffe trøndere

TRONDHEIM ■ Det er ikke bare, bare å møte opp på lunsjmøte for Vegvesenets ansatte i Sør-Trøndelag. Før du vet ordet av det, henger du opp-ned i et bilbelte og takker høyere makter for at du ikke spiste matpakken før du klatret inn i Veltepetter'n.

Forrige torsdag ble det nemlig arrangert lunsjbefaring til den splitter nye trafikksikkerhetshallen i Trondheim som snart skal åpnes. Og da stod selvsagt test av både Veltepetter og Bråstoppen på programmet for de modige trønderne.



Tidlig debut

VADSØ ■ Sigurd og Emma Louise fra 7. klasse på Sentrum Skole i Vadsø orienterte deltakerne på trafikksikkerhetskonferansen om resultatene fra en

undersøkelse de hadde gjennomført på skolen. Spørsmålene fokuserte på refleksbruk, hjelm, bilbelte og generelle trafikkkunnskaper.

Litt skremmende var det at halvparten av elevene ikke visste hvilken side av vegen de skal gå på dersom vegen mangler fortau. (Foto: Giselle Jensen)



Sølvvåre under ny gangveg

RØYKEN ■ Når du spaserer eller sykler på den nye gang- og sykkelvegen langs rv. 165 i Bødalen, passerer du faktisk over en gammel sølvvåre. Historien om det gamle sølvfunnet fra 1861-62 er gravd fram igjen av byggeleder Erik Foslien (bildet) i Statens vegvesen i samarbeid med det lokale historielaget og fins nå på en plakett langs vegen. Engelske Scandinavian Mining Campagnie fant ikke drivverdige forekomster og la ned etter ett års virksomhet. (Foto: Kjell Wold)



Planlegger OL i 2018

LILLEHAMMER ■ Arbeidet med planleggingen til et mulig OL i Tromsø i 2018 har startet opp. Forrige uke var en delegasjon fra Statens vegvesen og Tromsø kommune i Lillehammer for å høste av de erfaringene som ble gjort der på 90-tallet.

Det ble gjennomgang både av organiseringen av OL-arbeidet

hos Statens vegvesen, byggeprosjektene samt drift og beredskapen. Mimrefaktoren var høy; OL-restauranten på vegkontoret ble nevnt som særdeles viktig og blir sikkert ennå viktigere i 2018.

Snømangel gjorde at alle de gode beredskapsplanene ikke kunne bli testet ut, men det ble

besøk og orientering i både Håkonshall, Hafjell Alpinanlegg, Birkebeinerer skistadion og Lysgårdsbakkene.

Her "tester" (fra venstre) Jørn Simonsen, Veronica Wiik, Edel Austlid og Steinar Utby fra Statens vegvesen Region nord, Lysgårdsbakkene på Lillehammer. (Foto: Steinar Svensbakken)

Effektivisering

MOLDE ■ På regionvegkontoret i Region midt tar man Vegvesenets mål om effektivitet og god fremkommelighet på alvor.

Sparksykler er nå tatt i bruk i de lange korridorane for å spare verdifull arbeidstid. Foreløpige erfaringer tyder på at ordningen både er effektiv og skaper godt humør blant de ansatte.

Her som ellers kan god framkomst lett komme i konflikt med målene for trafikksikkerhet, men selsvagt gjelder nullvisjonen også her. Og foreløpig er ingen skadd, og det er heller ingen rapporter om nestenulykker i forbindelse med

sparksyklingen – så langt.

Møteulykker kan riktignok inntraffe på et hvilket som helst vegkontor, men disse skjer helst i sittende stilling og er avtalt på forhånd via Outlook.

Full fart: - Det er både artig og effektivt med sparksykkel i de lange korridorane på regionvegkontoret, gliser Reidun Øverland. (Foto: Knut Opeide)



Dukke: Lilia Horunzhenko fikk med seg en Mini-Anne dukke hjem til Murmansk under besøket på Sentrum skole. (Foto: Giselle Jensen)

Fikk med Mini-Anne hjem

VADSØ ■ Sara Strand fra 7. klasse på Sentrum skole i Vadsø demonstrerer førstehjelp på Mini-Anne dukken for en gruppe russiske trafikksikkerhetsekspert. Norsk Luftambulans har delt ut 61 000

opplæringspakker. Målet er at alle landets 7. klassinger lærer hjerte og lungeredning. Elevene oppfordres til å lære opp familien, i 2006/07 gjennomgikk derfor 180 000 mennesker førstehjelpkurset.



Tryggare for mjuke

BERGEN ■ Rådalskrysset i Bergen er mellom dei travlaste i søre delen av byen. Medan trafikantane ventar på den framtidige tunneløysinga i Rådål har Statens vegvesen bygt ny gang- og sykkelvegbru over riksveg

553 like ved den nye lokalvegen til Laguneparken.

Brua blir teken i bruk om få dagar og har kosta kring 7 millio-
ner kroner. NCC har bygt brua. (Foto: Geir Brekke)



På Canadisk highway

SASKATCHEWAN ■ Noen ganger må man langt utenlands for å finne metoder for å bedre sikkerheten på vegen i Norge.

Bildet er tatt utenfor Regina i delstaten Saskatchewan der informasjonsrådgiverne Steinar Svensbakken (t.v.) og Åsmund Møller Johansen nylig besøkte trafikkkavde-

lingen til Det ridende Candiske politiet, Royal Canadian Mounted Police. De er særdeles målrettet innen trafikksikkerhetsarbeid, noe Vegvesenets folk fikk oppleve da de var med ute på patrulje på Trans-Canadian highway sammen med Todd Kaufmann og hans kollega som for anledningen ble fotograf.

TEKNOLOGI

Miljøfartsgrense

Statens vegvesen har nå innført miljøfartsgrense (60 km/t) også på E18 fra Lysaker til Festningstunnelen i Oslo. Den gjelder i hverdager i tidsrommet fra klokka 06.00 til klokka 22.00. Miljøfartsgrensen gjelder fra før på deler av riksveg 4 og Ring 3. Redusert hastighet gir opptil 40 prosent mindre oppvirvling av helsefarlig svevestøv.

**Sjef i ett år**

Petter Sivertsen (bildet) skal vikariere som distriktsjef i Haugaland og Sunnhordland distrikt i ett år fra 3. mars 2008, mens Astrid Eide går ut i fødselspermisjon. Sivertsen er seksjonsleder for trafikkant og kjøretøy i distriktet, og har vært stedfortreder for distriktsjef i flere år. Vikar for ham er lyst ut. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Gjenopptar ring 3 i Oslo

Ombyggingen av Ring 3 Ulven-Sinsen i Oslo starter opp igjen til våren neste år. Oslo bystyre har nå gitt klarsignal for omlegging av 300 meter av Ring 3 fra Lørenveien, ca 10 meter vest for dagens trasé. Etter Stortingets behandling av Oslopakke 3, som trolig blir ved nyttår, vil det utlyses anbudskonkurranse for bygging av Lørentunnelen.

**Vil ikke frede kanalbru**

Nøtterøy kommune er mot Riksantikvarens planer om å frede kanalbrua (bildet) mellom Tønsberg og Nøtterøy. Formannskapet har sendt brev til Riksantikvaren. Hovedgrunnen til motstanden er bruas betydning som hovedvegforbindelse mellom Tønsberg og øyene Nøtterøy og Tjøme. Det kjører 40 000 biler i døgnet over brua fra 1957. (Foto: Kjell Wold)

Tunnelskole

Statens vegvesen arbeider med en styrking av etatens kompetanse på bygging, planlegging og vedlikehold av tunneler. Det er planer om å etablere en egen tunnelskole for tilsatte i etaten, på linje med det man tidligere har hatt for byggherreoppgaver og vegplanlegging. Det er Harald Buvik fra Vegdirektoratet som opplyser dette til Vegen og vi.

Vurderer å bruke fullprofilboring

Jernbaneverket vil i løpet av det neste halvåret vurdere om de skal bruke TBM-teknologi (fullprofilboring) på byggingen av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski.

Kjell Wold

OSLO: Det forteller prosjektleder Anne Kathrine Kalager i Jernbaneverket. Hun har tidligere vært prosjektleder på prosjektet Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika i Bærum. Der ble det også på ett tidspunkt vurdert å ta fullprofilboring i bruk på den 5,5 kilometer lange jernbanetunnelen som skal bygges mellom Lysaker og Sandvika.

Kostbart

Vanskelig adkomst, i dette tilfellet kanskje en litt for kort tunnel og dels økonomiske vurderinger gjorde at vi den gangen valgte å ikke bruke TBM, men landet på tradisjonell norsk tunneldriving, forteller Kalager.

Men nå i høst og i vinter skal Jernbaneverket og dobbeltsporprosjektet Oslo-Ski, som blant annet omfatter en eller flere tunneler på til sammen 14-15 kilometer, nedsette en ekspertgruppe som skal vurdere om TBM (fullprofilboring) kan tas i bruk på dette storprosjektet.

Det brukes TBM med hell både i Hallandsåsen og City-tunnelen i Malmö, mens det på et stort tunnelprosjekt i Stockholm velges tradisjonell tunneldriving.

Ekspertgruppe

Kalager forteller at ekspertgruppen som nå skal se på mulig TBM-bruk på strekningen Oslo-Ski er satt sammen av både ekspertise innen fullprofilboring og konvensjonell driving. Jernbaneverket regner med å komme med en grov konklusjon



TBM: En fullprofilboremaskin som dette brukes nå på flere storprosjekt i Sverige og mange steder ute i Europa på vegtunnelbygging. (Foto: Herrenknecht)

på valg av tunneldrivemetode en gang i første halvår 2008.

Hun utelukker heller ikke at det kan bli valgt en både- og løsning, som betyr både konvensjonell og TBM-driving av tunnelen(e) på samme jernbaneprojekt. Både tilgjengelighet, miljø, geologi, økonomi og framdrift er blant

forholdene som tas med i en slik vurdering.

Jernbaneverket: Prosjektleder for nytt dobbeltspor Oslo-Ski, Anne Kathrine Kalager, vurderer bruk av fullprofilboremaskiner (TBM). (Foto: Kjell Wold)



RIF-leder: Siri Legernes er adm. dir i Rådgivende Ingeniørers Forening. (Arkivfoto: Hans Petter Lyng)

- Viktig å følge med på TBM-debatten

- Vi har med stor interesse lest artikkelen i Vegen og Vi, sier adm. dir i Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF) Siri Legernes.

Kjell Wold

DRAMMEN: - RIF-ekspertene og vårt fagmiljø er enige i betraktningene som Ruth Haug i NFF gjør seg. Vi erfarer at det meste innenfor tunneldriving i utlandet nå foregår innenfor TBM og at det er viktig for det norske miljøet å følge med på dette og få ny erfaring og kompetanse, sier Legernes.

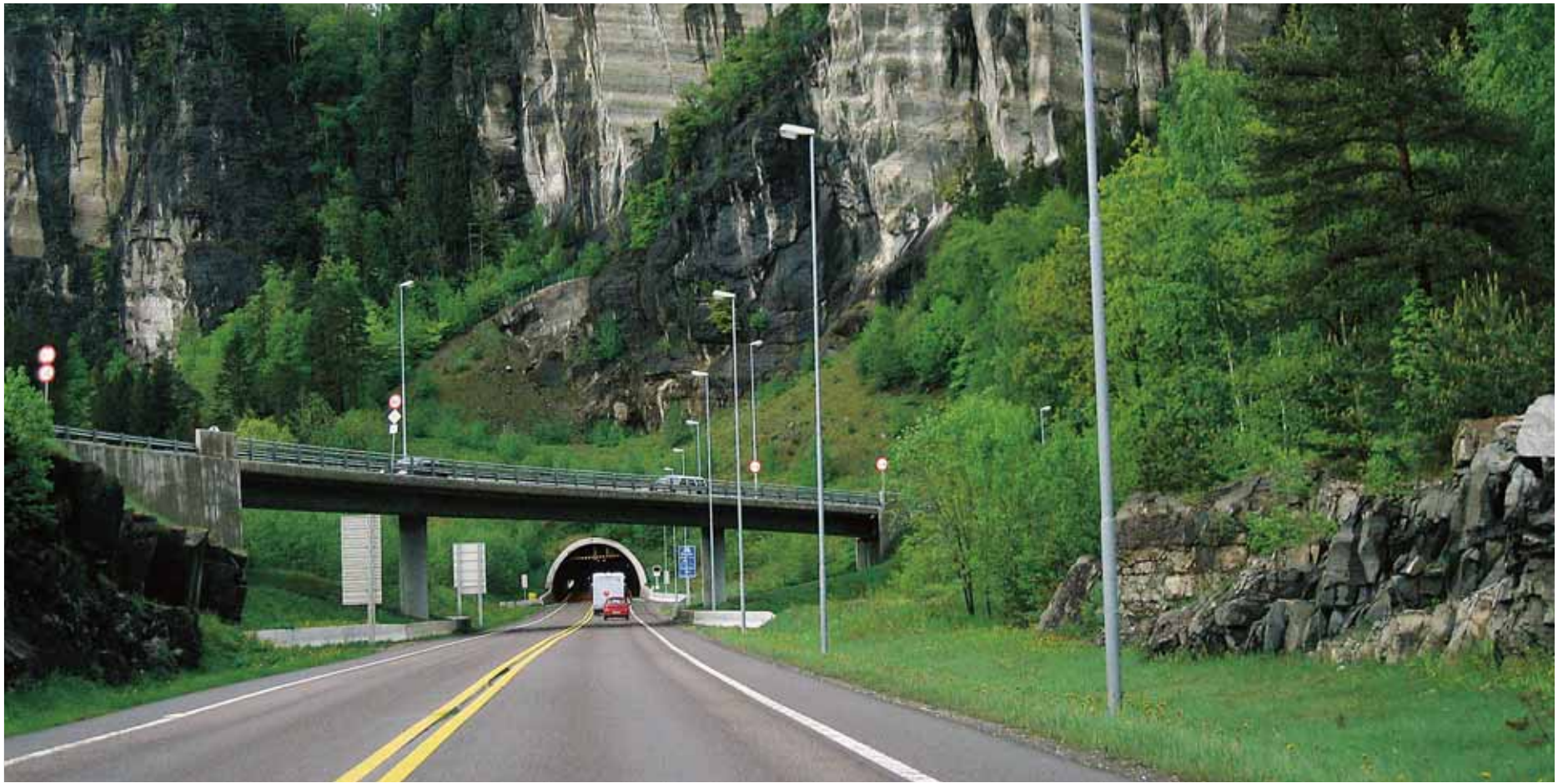
Må vurderes nøye

Hun mener metoden med fullprofilboring (TBM) av vegtunneler er ett alternativ, men må vurderes nøye. Utfordringen med denne metoden sammenlignet med sprengte tunneler er et høyt kostnadsnivå, tilgang og driftsansvar for en kostbar og ny maskinpark. Jernbaneverkets vurderinger av fullprofilboring i Lysaker-Sandvika (5,5 km) viser en nesten fordobling av kostnadene sammenlignet med sprengt tunnel.

Veldig kostbart

- Man vet at TBM-maskiner er svært kostbare med lange bestil-

lingstider. Dessuten reiser det seg flere praktiske og kontraktsmessige spørsmål. Hvem skal eie en slik maskinpark, hvem skal ha ansvaret for tilgangen til et riktig maskinvalg og hvem skal ha driftsansvaret. Myndigheter eller entreprenørene? spør RIF-lederen. Ved et eventuelt "spleiselag" stilles det strenge krav til samkjøring slik at ulike prosjekt blir samkjørt, noe som ikke er så enkelt siden bor-diameterene er ulike. Leasing av maskiner er det som kan synes mest gunstig og for å komme i gang tidlig vil f.eks. samarbeidskontrakter være gunstige.



Sjekkar økologiske forhold: Statens vegvesen skal sjekke dei økologiske forholda langs alle stamvegane og gjere naudsynte tiltak, 200 m på kvar side. (Foto: Bjørn Iuell)

Saumfarar stamvegane

NATURBASE

Kartbaserte data om natur og friluftsliv. Innhold: Områder som er vernet/foreslått vernet, naturtyper og arter som er viktige for å opprettholde mangfoldet i naturen, arter som har spesiell betydning for jakt og annen høsting, kulturlandskap med viktige biologiske og/eller kulturhistoriske verdier og friluftslivsområder som er sikret for allmenn bruk ved at staten har kjøpt dem eller skaffet seg spesielle rettigheter i dem. www.dirnat.no

Statens vegvesen skal sjekke korleis dei økologiske tilhøva er langs stamvegnettet. Der konfliktane mellom vegen og naturen er størst skal det gjerast naudsynte tiltak.

Henriette Erken Busterud

OSLO: I Nasjonal transportplan heiter det mellom anna at Statens

vegvesen skal "unngå inngrep i viktige naturområde og ivareta viktige økologiske funksjoner".

- Difor skal vi no registrere konfliktar mellom stamvegane og økologien i området. Det er fyrste gong vi gjer dette, og vi har laga ein metode for korleis vi skal registrere og kartlegge konfliktar og korleis vi skal vurdere konfliktnivået, opplysar økolog Bjørn Iuell i Statens vegvesen.

Kategorisering

Medan Statens vegvesen i dag lager ei grundig utgreiing om kva slags konsekvensar ein planlagt veg kan

få, er dei fleste stamvegane bygd før det var krav om konsekvensutgreiingar. - Døme på når det er konflikt mellom vegen og området rundt er at det veks utrydningstrua artar langs vegen eller det er eit område som er ei viktig trekkrute for vilt, forklarar Iuell.

Statens vegvesen skal prioritere konfliktar i samband med verneområde, prioriterte naturtypar, viktige artsforekomstar, kulturlandskap, økologiske korridorar og kryssingspunkt. Konfliktane vert kategorisert etter kor viktige dei er for å ivareta det biologiske mangfaldet langs stamvegane.

Tiltaksplan

- Regionane skal lage ein plan for kva slag tiltak som må gjerast. Døme på tiltak er å utbetre ein kulvert om den er eit vandringshinder for fisk eller fjerne uønska artar. Det kan og vere å fjerne viltgjerdar og i staden sørje for betre sikt, slik at vilt kan trekke dit det vil, seier Iuell. Nokre konfliktar kan vere uløselege - som om ein veg ligg i nærleiken av ein nasjonalpark, det får ein ikkje gjort noko med. - Men på ein fjellovergang kan vi til dømes legge vegen høgare i terrenget, slik at snøen bles bortare vekk så det ikkje blir så høge

brøytekantar som villreinen må passere, seier Iuell.

I arbeidet med å registrere områdene langs stamvegane skal Statens vegvesen både bruke Naturbasen og Nasjonal vegdatabank. Naturbasen inneheld 100 000 lokalitetar med ulike naturverdiar - alt frå store verneområde til vandre-falkreir.

Regionane skal vere ferdige med den fyrste registreringa om eit år og rapportere kor stor del av konfliktane som er utbeta i samband med NTP 2010-19. Planen er at det skal gjerast ein liknande jobb langs riksvegane elles seinare.

Ekspressplanlegging

Innen et drøyt halvår skal Statens vegvesen legge fram forslag til kommunedelplan for veg til en ny bydel med 50 000 mennesker øst for Gandsfjorden i Sandnes.

Geir Brekke

STAVANGER: Det foreligger tidligere fylkesplanvedtak om at Gandsfjordbrua skal velges som løsning.

To alternativ

- I arbeidet med forprosjektet har plangruppa støtt på utfordringer

når det gjelder grunnforhold og tekniske og trafikale løsninger, i tillegg til krevende kopling mot lokalvegssystemet. Derfor har Statens vegvesen foreslått at kommunedelplanen også har med et alternativ der utvidelse av eksisterende veg, E39 og rv. 13, blir vurdert, sier planleggingsleder Ellen Johnsen Haaberg.

Statens vegvesen har nylig blitt enig med både Sandnes kommune og Rogaland fylkeskommune om at det videre planarbeidet skal omfatte begge alternativene - både bruløsningen over Gandsfjorden og vegforbindelsen på fastlandet sør for Sandnes sentrum mot den

nye bydelen på østsiden av fjorden.

Mye må klaffe

- All erfaring tilsier at det er viktig å ha med de aktuelle alternativene i en tidlig planfase, sier planleggingslederen i Statens vegvesen.

- Det er viktig å sikre en mulighet for etappevis utbygging av transportsystemet, der tidspunktet og retning for utbygging i Sandnes øst er avgjørende. Det er ikke nødvendigvis snakk om valg mellom bru eller utvidelse av eksisterende veg, sier Johnsen Haberg, som mener mye må klaffe om planforlaget er ferdig til neste sommer.



Fjordkrysser: Ellen Haaberg Johnsen er planleggingsleder i Statens vegvesen for kryssing av Gandsfjorden. (Foto: Geir Brekke)

REPORTASJE

Ridende trafikanter

Skoleelever lager film for å lære bilister hvordan de bør opptre når de møter hest og rytter. De avslører stor uvitenhet blant bilister om regelverket og rytterens rettigheter.

Giselle Jensen

TANA: Hester er kjøretøy i lovens øyne og har samme rett til å ta plass i kjørebane som all verdens raske biler. Det er det ikke alle som er klar over, eller særlig fornøyd med, tror elevene ved Tana videregående. For å spre kunnskap om hvordan bilistene skal opptre når de møter en hest, og om hvilke rettigheter de har som ryttere på vegen, har de dannet ungdomsbedriften "Brems ned". Nå vil de produsere en DVD med informasjon om hvordan bilistene bør opptre når de møter en hest på vegen. Filmen ønsker de å dele ut til kjøreskolene i distriktet.

Kan volde stor skade

- Det er veldig skummelt å sitte på hesten når bilene raser forbi. Hesten er et fluktdyr og kan reagere kraftig på sterkt lys og bråket fra en motor. Det kan bli store skader både på hest, rytter og bil, forteller Katrine Andreassen, daglig leder i ungdomsbedriften.

En av skolens hester satt seg like godt ned på panseret på en bil som hadde vært borti den. Andreassen råder bilistene til å bremse ned, vise hensyn og kanskje lære seg noen enkle tegn.

- Det er et problem at bilistene ikke forstår våre signal. For vi gir signalet med hendene for når de

bør kjøre forbi oss, men tegnene er ukjente for mange, forteller Andreassen.

Internatskole med landbruksfag

Tana videregående skole har landbruksfag og tilbyr elevene bred kompetanse på produksjonsdyr, hest, landbruk og gartneri. De kan skilte med egen stall full av hester, fjøs og flotte uteområder. Jentene i ungdomsbedriften går på Vg2 Hest og hovslager. Til tross for at skolen ligger inntil store friområder må elevene rett som det er ut på vegen for å komme seg rundt i bygda. Da er det ikke lange ride-urene til rv. 98, som blir en stadig mer trafikkert kommunikasjonsåre mellom øst og vest.

- Mange spør oss hvorfor vi ikke rir på gangvegen i stedet for å være ute på vegen. Men det har vi faktisk ikke lov til, sukker elevene. De gleder seg til en framtidig forståelse for hest og rytter blir større blant bilførerne.

FAKTA

Filmen vil antakelig være klar til distribusjon i vinter. Dersom flere kjøreskoler er interessert, kan de henvende seg til katrine.andreassen@ffk.vgs.no.

Katrine og Villemann: Daglig leder Katrine Andreassen har med seg sin egen hest, fjordingen Villemann til Tana. (Foto: Giselle Jensen)



Ny avtale med NTNU

- Skrikende behov for nyrekruttering og økt kompetanse i årene som kommer er bakgrunnen for at vi nå inngår en ny og utvidet samarbeidsavtale mellom Statens vegvesen og NTNU.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det sa fungerende vegdirektør Kjell Bjørvig da han sammen med NTNU-rector Torbjørn Digernes undertegnet den nye avtalen om "samarbeid om utdanning, FoU, rekruttering og kompetanseutveksling".

Avtalen inneholder en rekke konkrete mål og innebærer en intensivring og videreutvikling av samarbeidet som eksisterer allerede i dag. Avtalen åpner også nye muligheter for kompetanseutvikling blant ansatte i Statens vegvesen.

Både Statens vegvesen og NTNU er nå svært bekymret for rekrutteringen av nye eksperter på grunn av dagens alderssammensetning. Blant mange aktuelle tiltak trekker Bjørvig fram Vegvesenets gode ordning med sommerjobber til NTNU-studentene som et effektivt tiltak.

- Men da nytter det ikke å sette dem til å male støyskjermer eller telle biler. De må tas på alvor og gis utfordrende og spennende oppgaver. Det førsteinntrykket disse studentene får og videreformidler i studentmiljøene er nemlig helt avgjørende for at Statens vegvesen skal lykkes i sitt rekrutteringsarbeid, sa Bjørvig. Rektor Torbjørn Digernes ga et innblikk i

hvordan fakultetene og instituttene nå i større grad må sørge for en delvis egenfinansiering og at tildelingen av midler til hver enkelt enhet er tilpasset antallet studenter.

- Selv om et fagfelt kan være veldig viktig for samfunnet, vil mulighetene til å ta tak i dette bli vanskelig om ikke mange nok studenter viser interesse for faget, sa han.



Samarbeid: Ass. vegdirektør Kjell Bjørvig og NTNU-rector Torbjørn Digernes signerer avtalen. (Foto: Thorbjørn Chr. Risan)

Mest kreative i Region sør

Det strømmer inn med gode forslag til Statens vegvesens idébank. Fem hundre ideer ble sendt inn fra ansatte i fjor, og Region sør toppet statistikken.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Vi har aldri vært så kreative som nå, sa Taale Stensbye, lederen av etatens forslagsvirksomhet, da han nylig delte ut pris til den regionen som er mest idérik.

Sør best i klassa

Prisen gikk til Region sør, der ansatte leverte 150 forslag i fjor.

- Det vil si 15 forslag pr. 100 ansatte, noe som er 20 prosent mer enn nærmeste konkurrent. Samlet nytte av forslagene fra Region sør er fire millioner, opplyser Stensbye. Undersøkelser foretatt i Region vest viser at om lag 70 prosent av forslagene blir gjennomført.

Mest kreative i sør: Regionveg-sjef Andreas Setsaa mottar Forslagsnemdas pris på vegne av de ansatte. (Foto: Gaute Christensen)

- I gjennomsnitt får vi igjen fire kroner for hver investerte krone. Hadde vi funnet et vegprosjekt med samme nytte/kost hadde vi startet et stormløp mot Stortinget for å få finansiert prosjektet, sa Stensbye fornøyd. Siden regionaliseringa i 2003 har det kommet inn 2000 forbedringsforslag, og ti av dem kan være aktuelle å videreutvikle i FoU-sammenheng.



Takk og takk for meg



(Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

1. desember blir eg pensjonist etter nesten 47 års teneste i Statens vegvesen, og då har eg behov for både å takka og sei takk for meg. Etter sommarferien har eg brukt ein del tid på å møta tilsette i Statens vegvesen. Eg har besøkt kvar region og Vegdirektoratets utestasjonerte einingar. Eg har gjenom desse møta på ulike måtar møtt mange tilsette, men dessverre var det uråd å møta alle. Eg takkar for den fine mottakinga eg har fått, fine avslutningsarrangement både ute og i Vegdirektoratet, og for gåvene som eg har fått og som eg set stor pris på. I Vegdirektoratet gjorde bl.a. eit utvida Vegswingers under inspirerende leiding av Arnt Risøy, og ei forsterka revygruppe frå Sogn og Fjordane sitt til avslutningsarrangementet vart svært minnerikt. Vegswingers rorde meg så sterkt at det var uråd for meg å bera fram den takka som eg gjerne ville, og som koret fortente. Djupt og inderleg takk skal de ha alle som var med og skapte ein minnerik dag og kveld!

Statens vegvesen har gitt meg mange utfordringar, gode minne og eit umåteleg rikt arbeidsliv. Når eg no ser tilbake, minnest eg mange gode arbeidskameratar, flinke folk, inspirerende leiarar og alt vi har fått gjort. Samtidig ser eg kor lite av dette eg personleg har gjort anten det var som vegsjef eller direktør i Vegdirektoratet. I alt arbeid eg har hatt ansvar for, har eg vore avhengig av gode medarbeidarar. Alle gode ord eg har fått ved avslutningen av arbeidet mitt i Statens vegvesen, kan eg i stor grad føra vidare til dei som verkeleg har gjort arbeidet. Mange takk skal de ha! Eg er stolt av Statens vegvesen og takkar alle på alle nivå som kvar på sin plass har ytt ein innsats for samfunnet og for etaten! Ein styrke ved Statens vegvesen er at vi har vore utviklingsorientert. I utviklingsarbeidet har vi både lukkast og feila. Når vi mislykkast er det lett å kritisera, men skal vi utvikla oss, er det nødvendig å ha ein tabbektote. Ingen er så god at ein alltid lukkast fullstendig. Eg meiner at vi både i utviklingsarbeidet og i anna arbeid, har hatt evne til å vedgå at alt har ikkje vore godt nok, og å læra av det vi har gjort feil.

Raset i Hanekleivtunnelen første juledag i fjor og utbetringa av alle sju tunnelane på E18 i nordre Vestfold har prega Vegvesenet sterkt, og har gitt oss eit tillitstap. Eg forstår godt at det blir kalla ein skandale når vi har måtta bruka over 250 mill. kroner på å utbetra sju tunnelar som vart opna for trafikk for

seks år sidan. Vi må berre beklaga at dette skjedde. Men denne skandalen er ikkje representativt for arbeidet som Vegvesenet er ansvarleg for. Det er derfor svært urettferdig dersom Hanekleivhistoria skal vera avgjerande for Vegvesenets omdøme. Eg føler meg trygg på at både Statens vegvesen og andre fagfolk vil ha evne til å tileigna seg nyttig lærdom etter det som skjedde i nordre Vestfold. Vegvesenet har eit godt grunnlag for å gjenoppretta det tillitstapet vi fekk etter raset i Hanekleivtunnelen.

Det var fleire, spesielt i media og i politikken, som ba meg slutta som vegdirektør for på den måten å ta ansvar for det som hadde skjedd i nordre Vestfold for om lag 10 år sidan. Dette var eg ueinig i. Min måte å ta ansvar på var ikkje å stikka av, men å få skaden utbetra, finna ut kvifor det hadde gått gale og å bidra til at vi kunne læra av dette. Med god støtte i etaten og tillitserklæringer frå samferdselsministeren, var ikkje dette eit vanskeleg standpunkt for meg. Når eg likevel måtte trekkja meg 13. juni, var grunngevinga at Samferdselsdepartementet ikkje var fornøgd med ein rapport Internrevisjonen i Vegdirektoratet hadde departementet si mening ikkje godt nok svar på viktige spørsmål. Dette var og er eg ueinig i. Eg klandrar ikkje Internrevisjonen for deira arbeid.

Eg takkar for alle helsingar, omtanke, gode ord og blommar i den vanskelege tida både etaten og eg personleg hadde i første halvår. Mange har både spurd og lurt på korleis eg hadde det i denne tida og korleis eg har det no. Til det kan eg svara at med mitt utgangspunkt for kva det vil sei å ta ansvar, og med den støtte eg fekk, har eg klart meg godt. Både då det storma som verst og no har eg humøret, arbeidsglede og sjølvrespekten i god behald. 2007 er imidlertid blitt eit minnerikt år som eg aldri gløymer. Eg takkar igjen for all den gode støtte eg fekk. Med dette takkar eg for meg etter eit langt, utfordrande og givande arbeidsliv i Statens vegvesen! Eg er takksam for at eg fekk arbeidet mitt i denne etaten. Eg gjentar også frå Vegen og vi nr. 11, ei stor takk til alle utanfor Statens vegvesen som Vegvesenet og eg har hatt stor nytte og glede av å samarbeida med!

Vennleg helsing
Olav Sjøfteland

Høyhastighetsbane og motorveg

1. november la Samferdselsdepartementet fram en ny tysk rapport om potensialet for høyhastighetstog i Norge. En rapport som viser mulighet for en helhetlig utbygging av jernbanenettet på tvers av regioner.

Den nye politiske tenkningen innen høyhastighetsnett for jernbane har dessverre ingen paralleller i tilsvarende helhetlig tenkning ang. stamvegnettet. Bilaksjonen har tidligere tilsvarende foreslått et motorvegnett mellom de største byene utformet som en dobbel Y.

For ett høyhastighetsnett for jernbane vil ikke alene løse fremtidens transportproblemer. Et høyhastighetsjernbanenett mellom byer kan ikke, som et T-bane nett i et tett befolket område, ha omfattende bruk av stoppestasjoner. Da blir det ikke høyhastighet. Og høyhastighet må til fordi en høyhastighetsbane er primært tiltenkt å ta opp konkurransen med flytrafikken, ikke vei- trafikken.

Ett motorvegnett derimot har ingen stoppesteder. Den kan ha ubegrensede antall tilførselsveger i plan- skilte kryss som ikke reduserer trafikkflyten på eksisterende veg. Med tilførselsveger vil et motorvegnett ta unna en stor andel av person-, gods- og tjenestetrafikk og gi videre store miljø-, trafikksikkerhets- og tidsgevinster samt avlaste sekundær

vegnettet for trafikk og vedlikehold.

Fremtidens transportproblemer er i stor grad knyttet til landbasert trafikkvekst. Den er nå på våre mest trafikkerte stamveger og jernbane helt oppe i 10 pst årlig og denne veksten ser ut til å fortsette i mange år. I henhold til Statistisk sentralbyrå så frakter jernbanen rundt 4 pst og vegen tilsvarende 87 pst av all persontransport her i landet. Det betyr at bare den årlige veksten på vegen tilsvarer hele den årlige transportproduksjonen på jernbanen.

Skal man finansiere og bygge ut et høyhastighetsnett for jernbane bør det finansieres og bygges parallelt med et motorvegnett. Da fordeles kostnadene samtidig som høyhastighetsjernbanen hele tiden får tilgang til effektive tilførselsveger. En parallell utbygging betyr nye moderne veger mellom byer og regioner bygget i utmark, slik det tilsvarende er bygget og bygges i alle andre moderne land. Det kan løse transportveksten også for vårt land.

Og det løser finansieringen. I Norge er det jo politisk umulig å bruke oljefondet som et infrastrukturfond. Det vil antakelig heller ikke være politisk mulig å bruke bompenger på kun lyntog utbygginger. Men kombineres veg og tog inves-

teringer i samme trase derimot. Da kommer "scenariet" som ingen foreløpig snakker høyt om.

For da kommer plutselig alternativet inn for fullt med en sentral nasjonal satellitt basert bompengefinansiering på bilkjøring. Lik den de nå bruker på tungtrafikken i Tyskland. I dag er bompengefinansiering av stamveger lokalt initiert. En urettferdig stykkevis og delt finansiering som slår skjært ut avhengig av bosted. En nasjonal bompengeskatt blir en ekstra skatt på all bilkjøring uavhengig av bosted. Den kan gi stor inndragelse av privat og offentlig kjøpekraft. Ved å øremerke disse midlene til ett utbyggingsfond kan det igjen frigjøres store midler til slike investeringer.

Det gjør nok Finansministeren og Sentralbanksjefen fornøyd da man samlet sett ikke bruker mer ressurser - kun omprioritering av ressursinnsats. Samt Miljøvernministeren da trafikkveksten bremses ved enda flere avgifter. Til slutt er det bare å opprette ett eller flere nasjonale selskaper eller direktorat som kan stå for hele pakka - finansiering, prosjektering, utbygging og drift, frikoblet fra både Statens Vegvesen og Jernbaneverket.

Leif Kåre Spartveit
Kristiansand

Leonardo og kvalitet

Vegen og vi nr. 17/07 viser skader på "Leonardobrau". Det er forunderlig at den ble bygget uten bedre kvalitetssikring. Enhver som har noe erfaring med treverk, kunne ha forutsett dette. Det er bra med spennende formgivning, men objektene må tåle å stå ute. Får vi oppleve liknende langs turistvegene?

Mvh Gunnar E. Norby, arkitekt
MNAL, Skien



(Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

Hilsen fra Texas

Forleden dag fikk jeg brev fra en arkitektvenn i Texas. Han vedla en artikkel fra bladet Architectural Record som beskriver og viser fotos fra det norske turistvegprosjektet. Så nå går dette verden rundt, tydeligvis. God reklame for etaten og landet!

Mvh Gunnar E. Norby, Skien

Ekko av klimaforliket

Blir nasjonal transportplan redusert til et ekko av klimaforliket? I så fall haster det å rydde opp i begreper som lønnsomhet og samfunnsnytte.

Følgende påstander er nylig fremsatt: "Det er fullt mulig å bygge og drive høyhastighetsbaner i Norge på en nyttig og lønnsom måte".

En fersk utredning fra tyske konsulenter "viser at en satsning på høyhastighetsbane i Norge er positiv i forhold til samfunnsnytte". Det første sitatet er fra Jernbaneverkets hovedside på internett, og det siste stammer fra en lokalavis 10.11 (Agderposten) og var undertegnet stortingsrepresentantene Halleraker og Helleland, som begge er i Stortingets transportkomité. Begge påstandene blir spesielt oppsiktsvekkende når en på Jernbaneverkets internetsider finner den norske oppsummeringen sammen med de tyske rapportene.

For der gjengis Jernbaneverkets egne beregninger av de samme prosjektene. Og her framgår i runde tall at det samfunnsøkonomiske tapet av strekningen Oslo-Trondheim er på størrelse med hele investeringsbeløpet, mens man for Oslo-Gøteborg på norsk side taper "bare" halve investeringen. De beregnede samfunnsøkonomiske tapene for disse to prosjektene utgjør ikke mindre enn ca 60 milliarder kroner, av ca 70 investert. Og dette er de to beste blant prosjekter til flere hundre milliarder kroner.

Statens vegvesens nye håndbok nr. 140 "Konsekvensanalyser", sier følgende om lønnsomhetskriterier: "Et tiltaks netto nytte er altså et

uttrykk for hva samfunnet "får igjen" for investeringen i form av prissatte konsekvenser, regnet som en sum av de positive og negative individuelle velferdsendringer tiltaket genererer, fratrukket kostnadene ved gjennomføring. Hvis et sentralt mål med ressursanvendelsen i samfunnet er å maksimere velferd, (her begrenset til prissatte forhold), er det riktig å utforme tiltaket slik at denne summen blir størst mulig, det vil si slik at netto nytte blir størst både for det enkelte prosjekt og for alle prosjektene samlet."

Påstandene ovenfor - som vel må sies å komme fra ellers pålitelig hold - synes altså å bomme med flere hundre milliarder norske kroner - sammenliknet med faglige definisjoner. Behovet for opprydding er påtrengende og dramatisk - får vi muligheten i nasjonal transportplan?

Hilsen
Karl Sigurd Fredriksen
(Statens vegvesen Region sør, strategistaben)



REPORTASJE

Ole Bonde er på plass

Ikke like kjent som Ole Bull eller Ole Paus kanskje. Men på Tjomsland kjenner alle Ole Høgli alias Ole Bonde. Nå har han fått sin egen plass.

Kjell Wold

LYNGDAL: På to små, beskjedne skilt på leskuret på bussholdeplassen på Tjomsland, der fv. 551 og ny E39 tangerer hverandre, står det "Ole Bondes Plass". Bonden er Ole John Høgli og plassen er den nye bussholdeplassen for de to vegene ved Kjerkevollen i den lille skogsbygda lengst vest i Lyngdal kommune i Vest-Agder.

Takk for innsatsen

- Navnet mitt på den nye bussholdeplassen er nok et hyggelig påfunn fra venner og kolleger og kanskje en takk for alle de årene jeg har jobbet som vegvokter og vegvedlikeholder her i distriktet, sier 67 år gamle Ole John Høgli. Alle i bygda kjenner ham. Gårdsbestyreren og forpakteren på Tjomsland har i alle år bare blitt kalt Ole Bonde av sambygdingene. Nå er han egentlig pensjonist, men likevel i fullt arbeid som vegvedlikeholder på begge vegene gjennom bygda.

41 år som bonde

Ole Bonde ble født i Oslo i 1940, men interessen for dyr og landbruk fra tidlige barneår gjorde at han fikk sin første jobb som bonde alt som 17-åring. Byguttene ble siden gardbruker noen år i Østfold før han slo seg ned på Tjomsland i Lyngdal for godt i 1966.

- Kona er fra Strand i Ryfylke og vi ville gjerne finne et sted på Sørlandet sånn midt i mellom Tigerstaden og Vestlandet etter at vi giftet oss. Valget falt litt tilfeldig på Tjomsland, forteller Ole Bonde Høgli. I 41 år jobbet han som gårdsbestyrer og forpakter på Tjomsland gård til han ble pensjonist sist vinter.

Vegvesenjobber

Ole Høgli har vært nevenyttig på mange felt utenom gårdsdriften med kyr, gris og gras. I 35 år brøy-



Ole Bondes Plass: Bonde Ole Høgli på Tjomsland har fått en bussholdeplass i sitt navn. (Foto: Kjell Wold)

tet han fylkesveg 551 og var vegvokter for de 38 kilometerne fra Rørvik til Lyngdal. På den nye E39 har Ole Bonde hatt en rekke jobber for Statens vegvesen.

- Jeg var med som skogsrydder da vegen ble stukket ut på 1990-tallet. Under byggingen av vegen ble jeg også leid inn av Statens vegvesen til diverse jobber. Og nå etter at

vegen er åpnet vedlikeholder jeg vegen som innleid for Kolo Veidekke, forteller Ole John Høgli. Så den egentlige pensjonisttilværelsen lar ennå vente på seg for Ole Bonde.

Han og kona har kjøpt et liten småbruk på Drangeland i nærheten. Det er hobbyen deres de nærmeste årene så lenge helsen holder, smiler sprekingen på Ole Bondes Plass.



På offensiven fra dag én

Landets nye vegdirektør har brukt sine første arbeidsdager til å spre tydelige signaler om en offensiv informasjonspolitikk og kamp for Vegvesenets omdømme.

Knut Opeide

MOLDE: På sin fjerde dag besøkte vegdirektør Terje Moe Gustavsen

Dag fire: Den nye vegdirektøren tar Vegvesenets ansatte med storm. (Foto: Knut Opeide)

for første gang et regionvegkontor. I Molde møtte han først hele ledergruppen. Deretter innkalte han til allmøte, der han tok en fullsatt kantine med storm.

- Det skal høres høyt og tydelig når Statens vegvesen legger fram og begrunner sine forslag. Samtidig må målet være at kvaliteten på våre forslag er så høy at vi som hovedregel får gjennomslag for våre ønsker. Men når de politiske vedtakene av og til går i en annen retning, skal ikke vi protestere, men omstille oss og lojalt følge de vedtak som er fattet, proklamerte han.

Han la til at etaten skal praktisere stor åpenhet overfor omverdenen, men la til at dette ikke må

forkludre ansvarslinjene.

- Vegvesenets omdømme er noe som alle ansatte må jobbe med, også når dere ikke er på jobb, lød Gustavsen direkte utfordring til allmøtet. Han forklarte at alle er viktige ambassadører for Statens vegvesen i sine nærmiljø. Samtidig advarte han mot noe han misliker:

- Hvis dere i en bedre middag blir konfrontert med negative uttalelser om Vegvesenet, vil jeg like dårlig om dere ikke snakker åpent og ærlig om saken. Jeg vil ikke at dere skal dekke over, men gi et korrekt bilde av etatens arbeid. Så får vi jobbe for at det bildet er noe vi alle kan være stolte av, sier han.

TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Tor Berger Jørgensen ■ **ALDER:** 61 ■ **STILLING:** Biskop i Sør-Hålogaland bispedømme ■ **BOSTED:** Bodø ■ **SIVILSTATUS:** Gift, tre voksne sønner ■ **AKTUELL SOM:** Styreleder i foreningen Nei til Frontkollisjoner

Innfri nullvisjonen

Biskopen i Sør-Hålogaland er pådriver for økt trafikksikkerhet gjennom foreningen Nei til Frontkollisjoner. Han vil ha en stopp på at mennesker risikerer livet i trafikken og ber samfunnet innfri nullvisjonen nå.

Giselle Jensen

- Hvorfor aksepterer vi at 250 mennesker blir drept hvert år i trafikken? Tilsvarende tall i andre deler av transportsektoren ville stanset togene i skinnegangen og satt flyene på bakken, argumenterer den engasjerte biskopen.

- Nullvisjonen må bli en reell visjon og ikke bare en fjern drøm. Vi kan ikke overlate det til himmelen, vi må få det til her og i vår egen tid, sier biskop Tor Berger Jørgensen engasjert. I tillegg til sitt virke i Den norske kirke har han kastet seg ut i samfunnsdebatten for å øke fokuset på trafikksikkerhet.

- Hadde vi fått en bakterie inn i landet som dreper og skader hundrevis hvert år ville det totale hysteri brutt ut. Ingen ville akseptert slik risiko, sier han.

Må få slutt på møteulykkene

Temaet opprører og engasjerer Kirkens mann. Han er skremt av vår stille aksept for risikoen i trafikken. Han har et stort behov for å bidra til endring og har påtatt seg å være styreleder i Nei til Frontkollisjoner, som arbeider for å få midtdelere på veger med stor trafikk. Initiativet til foreningen kom fra de pårørende til tre trafikkofre, en liten familie fra Lofoten som ble utradert en sommerdag i fjor.

- Jeg kjente til familien, og ville bidra da de fortalte at de nektet å sitte rolig og akseptere tragedien. De vil påvirke samfunnet for å unngå slike ulykker, det blir jeg gjerne med på, sier han med et lite smil. Med et langt liv i Kirkens tjeneste har han hatt mange tunge samtaler med pårørende etter ulykker.

- Det er klart jeg blir veldig berørt, alle menneskelige tragedier berører oss når vi kommer nært inn på dem. Disse erfaringene er selvsagt med på å skape engasjement for å redusere møteulykkene, bekrefter han.

Etterlyser fysiske tiltak

- Dette er et stort etisk og moralsk spørsmål som ikke får nok oppmerksomhet, synes han.

- Ulykkene forsvinner ikke med holdningsarbeid, selv om det selvsagt også er viktig. Men vi kommer ikke unna at mennesker gjør feil, også bak rattet. Og bilene blir aldri sikre nok til å hamle opp med de enorme kreftene som er løs i trafikken. Derfor må vi satse mer på

fysiske innretninger på vegene som kan hindre ulykker, ivrer Jørgensen. Det er et kostnadsspørsmål - og en utgift Norge bør koste på seg, synes han.

- Det er dessuten enorme summer å spare i helsesektoren dersom færre ble trafikkskadd, påpeker han.

Tett på døden

Biskopen understreker hvor skremmende det er at menneskene ikke er reddere for å kjøre bil enn vi faktisk er.

- Vi er lært opp til å ikke bli skremt av at biler i stor fart passerer hverandre med bitte små marginer. Det er enorme krefter som er løs, vi tar en voldsom risiko og burde vært vettskremte, mener biskopen. Han peker på hvordan vi ofte med millimetre unngår døden på vegene.

15 år som prest i Japan

Oslomannen Tor Berger Jørgensen har nettopp rundet ett-årsmerket som biskop i Sør-Hålogaland. Sammen med familien har han levd et omflakkende liv i Kirkens tjeneste. 15 år som prest i en japansk menighet og ti år i misjonens tjeneste har gitt ham mange spennende opplevelser verden rundt, også i trafikken.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Feil holdninger i tillegg til at vegene dessverre gjør ulykker mulig.

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

Jeg er glad for at Statens vegvesen er tilstede og viser engasjement i aksjoner for økt trafikksikkerhet. Vegvesenet bør gjøre mer for å vise folk denne siden av sin virksomhet.

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

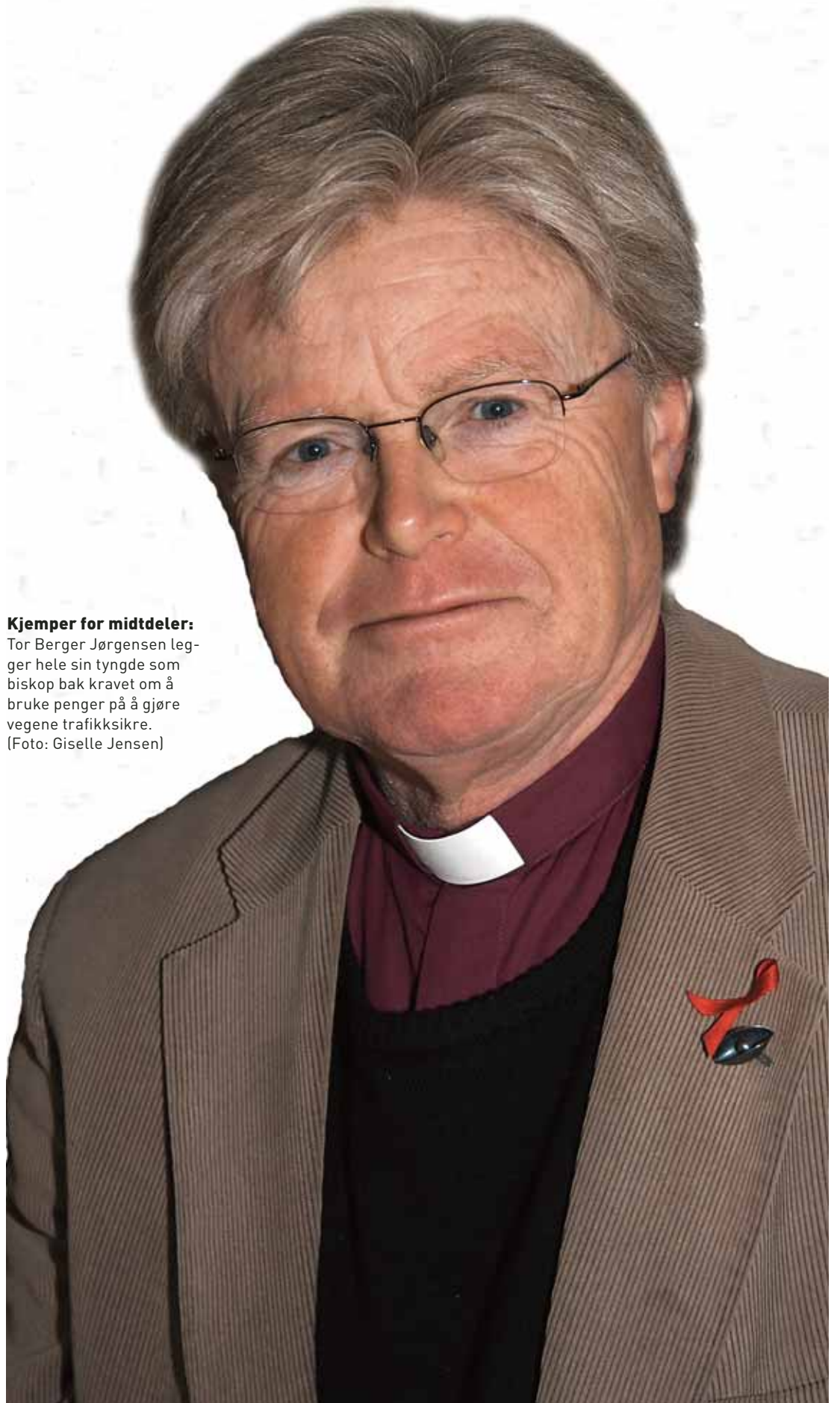
Jeg ville brukt dagen til å endre alle planene for å få midtdeler der det er nødvendig. Og sørget for et enda større trykk for å skaffe mer penger til trafikksikkerhet med fokus på midtdelere.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Jeg ville sørget for å skaffe midler til å bygge midtdelere.

Kjemper for midtdeler:

Tor Berger Jørgensen legger hele sin tyngde som biskop bak kravet om å bruke penger på å gjøre vegene trafikksikre. (Foto: Giselle Jensen)



LØSGRUS

HVA SKJER?

29. NOV/KRISTIANSAND

■ Samling for kollektivkoordinatører fra alle regioner

1. DES/LOFOTEN

■ Åpning av Lofast

4. DES/TØNSBERG

■ Åpning ny E18 Kopstad-Gulli

12. DES/SANDNES

■ Opning av ny rv. 44 Stangeland-Skjæveland

15. DES/KLEPP

■ Opning av ny rv. 44 omkøyringsvegen ved Kleppe

3-4. JAN/TRONDHEIM

■ Konferansen Samferdsel 2008

16. JAN/OSLO

■ Asfaltdagen 2008

UKE 4-2008/TØNSBERG

■ Åpning Ringveg nord

29-31. JAN/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.



Forrige utgaves bilde viste seg å være en hard nøtt å knekke. Fotograf Ole Arvid Flatmark har ikke fått noen opplysninger om bildet under.



LØST OG FAST

Vedbru

Statens vegvesen har mange trebruer og brufolkene får så mye skryt at de rødmer. Men denne bruken av treverk under en bru i Lom sentrum får ikke rosende omtale. Det lokale bakeriet fyrer med ved og har store mengder brensel pent stablet opp i ly for været under nabobrua. Det har man gjort i mange år i stor tiltro til stedets unge med tollekniv og fyrstikker. Det gjør ikke Vegvesenet. Skulle det ta fyr i lageret vil



det gå riktig ille med den stålarmerede betongbrua. Og den vil man jo gjerne ha i fremtiden også. (Foto: Kjell Blomseth)

Tøffe karer

Noen er opptatt av effektiv anleggsdrift, andre er opptatt av helt andre ting. I Trondheim vil melding om forsinkelser bli mottatt med

kjære vegarbeidere i ila

synes de så triveli me såå mange fine kara i ila, håpe aldri veien bli ferdi:-) princess

stormende jubel, ifølge dette hjertesukket i Adresseavisen.



Moy Moner

Det ligger langs riksveg 420 rett vest for Fevik sentrum i Grimstad kommune i Aust-Agder fylke. Dobbeltnavnet er begge en avart av betegnelsen mo. Det første er entall, det andre flertall. Moy er gammel dativform av mo og navnet på en gård som ligger akkurat rett på sørsiden

av vegen, der en sideveg fra riksveg 420 tar av ned til Moissand camping. Gården Moy har historie helt tilbake til vikingtiden. Moner er lokal flertallsvariant og bestemt form av ordet mo. Gården mo ved moene er altså forklaringen. (Foto: Kjell Wold)

Her om dagen

E6 ved Mjøsa i strålende høstsol. Nå skal miljøvernministeren avgjøre om bilistene fortsatt får dette synet eller om den nye E6 skal legges inn i fjellet. (Foto: Håkon Aurlien)



UNORMALER

76

På med pilen
Palle (Del 2)

Unormale skilt som blir omtalt i denne spalte, gjennomgår ofte en forvandling etter at saken har stått på trykk i Vegen og vi. Som regel er slike endringer til det bedre. Men det er ikke tilfelle for skiltingen i Søndre gate i Trondheim, som gjennom omtalen i forrige nummer ble katalogført som "Unormal nr. 75".

- Her har skiltingen gått fra tvilsom til grusom, heter det i en oppgitt kommentar fra Vegen og vi's unormale jury.

Ivrigte lesere av denne spalte husker selvsagt skiltet på bildet, der poenget forrige gang var at en litt feilplassert pil kunne skape tvil om stoppforbudet gjaldt foran eller bak skiltet. I ettertid er det i tillegg klasket opp et fareskilt om smalere veg på den samme skiltstolpen.

- Nå er pilen ikke lenger på avveie, men står direkte til fareskiltet. Men en slik pil har selvsagt ikke noe under et fareskilt å gjøre; budskapet hadde jo da blitt at den farlige innsnevringen som det advares mot, allerede er passert når man kommer til skiltet. Derimot kan ingen nå påstå at pilen står til



Fra galt til grusomt: Selv Vegen og vi's unormale jury medlemmer blir svimle av å prøve å forstå denne skiltsøylen. (Foto: Knut Opeide)

stoppforbudet. Det må bety at containeren, som nok utgjør den innsnevringen som fareskiltet er ment å varsle, står hensatt på et sted hvor det er stoppforbud for alt annet enn lastebiler i forbindelse med varelevering, prøver juryen å forklare – vel vitende om at folk flest har falt av for lenge siden ...

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Kamp om kompetansen

- Som ledd i kampen for å beholde og rekruttere kvalifisert teknisk personell til Statens vegvesen forhandles det nå om en omfattende samarbeidsavtale mellom Vegvesenet og NTH i Trondheim, leser vi i Vegen og vi nr. 3 1987. Avtalen inneholder en rekke nye tiltak.

Målet er å gjøre veg- og trafikkfagene mer attraktive samtidig som nye utfordringer og økt kompetanse skal tilføres etatens ingeniører. Vegen og vi opplyser videre at Vegvesenet vil trenge 35 nye sivilingeniører hvert år fram til 1996.