



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Dårlig skodde tungbiler kan nå bli stan-
set på grensen.

SIDE 5

BOMPENGER:

ESA stiller spørsmål ved bompengeopp-
legget for flere vegprosjekter i Norge.

SIDE 11

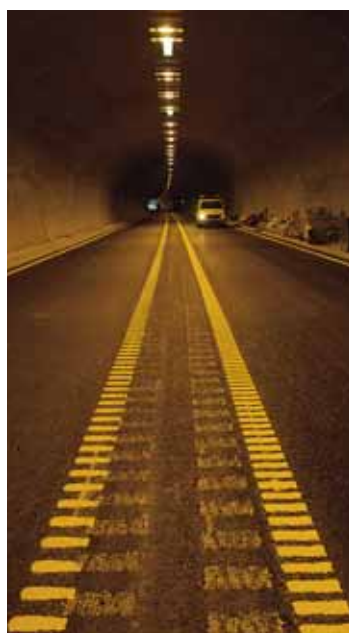
UTBYGGING:

74 år etter de første planene kunne
dronning Sonja endelig åpne Lofast.

SIDE 14-15

Distrikts- utvikling

LEDER SIDE 2



Første i tunnel

Første midtfeltet i norske
tunneler er på plass i rv. 44
Kleppetunnelen, som også
er første tunnelen på flate
Jæren.

SIDE 8

Mer bomring

Bergensprogrammet man-
gler penger og Statens
vegvesen skisserer nå en
forlengelse og takstøkning
av bompengeringen.

SIDE 16

Takler trusler

Ansatte ved trafikkstasjo-
nene i Oslo og Bærum sko-
leres nå i hvordan de skal
takle misfornøyde kunder.

SIDE 17

TBM-paradoks

Paradoksalt fins ingen
pågående TBM-prosjekter
i Norge, mens drivemeto-
den foretrekkes i 70-80
prosent av internasjonale
tunnelprosjekter.

SIDE 19



Tronge tilhøve: Det er ikkje mykje plass mellom tunnelkvelven og fjellet, men ein robot kan ta seg fram der menneske ikkje kjem til. (Foto: Macrowiss)

Inspektøren

Ny tunnelmedarbeidar. I framtida vil bruk av robot med kamera vere ein av fleire aktuelle metodar for tunnelinspeksjonar i eldre tunnelar med tronge rom bak kvelven. Ein trådløs robot med linse og lys er testa, og så langt er det funne både minus og pluss med metoden. 15 cm klaring er alt roboten må ha av plass for å ta seg fram mellom fjell og tunnelkvelv.

SIDE 18-19



Billig, billig

Uten å røre asfalten tryl-
ler Statens vegvesen nå
fram bedre, billigere og
tryggere E6 sør i Sør-
Trøndelag.

SIDE 9

Vegen og vi
ønsker alle
lesere god
jul og godt
nytt år!

DAGSORDEN

Distriktsutvikling

LEDER

Helge Rong

■ For ikkje mange dagar sidan var det stor fest i Lofoten. Etter mange år på barrikadane kunne endeleg lofotværingane køyre til fastlandet utan å nytte seg av ferje. Og folk strøymde til i hopetal. Fleire tusen menneske hadde funne vegen til Gullsfjordbotn, ein stad langt ute i ingenmannsland.

■ Slik er det i distrikts-Noreg, der folk opplever ny veg som ei stor hending dei veit å setje pris på. Det er imponerende at så mange møtte fram ved den store rundkøyringa, som i framtida blir inngang til turistmagneten Lofoten.

■ Hennar Majestet Dronning Sonja fekk den store glede av å utføra den høgtidelege opninga. Sjølv sagt til stor jubel frå dei frammøtte. Til og med dei store riksmidia fann hendinga verdig plass i beste sendetid. Det er og eit prov på kor stort Lofast er.

■ Vegen går gjennom eit jomfrueleg landskap med lite busetnad. Lofast gjer også eit vakkert landskap mange ikkje har hatt moglegheit å kome fram til tidlegare tilgjengelig. Ikkje minst vert det enklare å ta seg inn i Møysalen nasjonalpark.

■ Vegen og vi har tidlegare omtala prosjektet med revegering av dei naturlege vekstane langs vegtraseen. Resultatet er at ein kan plukka molter i vegkanten. Det er ei oppleving ein ikkje finn mange andre stader, og er eit prov på at miljøvennlege løysingar hevar kvaliteten.

■ Gode samferdselsårer er viktig for busetnad og næringsutvikling, spesielt i distrikta. Det er og her ein finn verdiskapande verksemd. Både busetnaden og næringslivet i Lofoten er sikker på den nye vegen vil gje eit løft. Turistane kjem seg lettare til denne vakre delen av landet, næringslivet får varene sin enklare fram til marknadene og det blir ein lettare kvardag for innbyggjarane.

■ Det er slike prosjekt som er med og løfter utviklinga i Norge. Når Statens vegvesen også legg gode kvalitetar i anlegget, slik at det står fram som eit vakkert åsyn i landskapet, har alle vunne.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, Vegdirektør

Vi skal bygge på det vi er og det vi blir og ikke det vi engang var

Vi må gå framover!

Jula er over oss igjen. Men sine enda flere glorete lys på hus langs veier, med julesanger og julestemninger og rådyre julegaver innkjøpt i siste lita. Avslutningen av året og inngangen til et nytt gir også grunnlag for noen refleksjoner – både om det som har vært, og det som kommer.

2007 ble et tøft år for Statens vegvesen og mange som arbeider her. "Det har ikke vært så greit å fortelle til venner og andre folk at jeg arbeider med tunneler i Statens vegvesen", sa en av våre gode medarbeidere på Vegdirektoratets julefest nylig. Det forstår jeg inderlig godt. Også mange andre har hatt harde tak, i regionene, på trafikkstasjonene, ja i hele etaten. Jeg vil takke alle for at dere "har stått han av".

Og nå skal vi videre inn i et nytt år. Vi skal ta med oss lærdom av det som har skjedd, men vi behøver ikke hele tiden minne hverandre på alt som er leit og trist når vi gyver løs på 2008.

Vi skal legge fram forslag til Nasjonal Transportplan for 2010 til 2019. Vi hadde tenkt å legge den fram før jul, men valgte å vente til januar for å få noe mer tid til sluttarbeidet. Jeg kan dessverre ikke gå inn på innholdet i NTP nå, men jeg lover spennende lesning og store utfordringer som offentliggjøres i januar.

Forvaltningsreformen. Vi vet at ansvaret for øvrige riksveger (ca. 2/3 av riksvegene) skal over til regionene. Men hva mer? Hva blir konsekvensene for Statens vegvesen? 2008 vil gi avklaringer, og spennende utfordringer.

Jeg vet at mange venter spent på hvordan jeg som ny vegdirektør vil prege etaten framover. Dette har jeg naturligvis noen meninger om, men jeg har pålagt meg sjøl å vente et par, tre

måneder for å kunne få et bedre grunnlag for gode beslutninger rundt ledelsen av Statens vegvesen.

Men ett spørsmål vil jeg likevel fokusere på nå. Nå må "sørgetiden" over tapet av Vegvesenets produksjonsenhet ta slutt.

Ikke sjelden opplever jeg direkte og indirekte utsagn om at "alt var bedre før", den gang vi liksom hadde alle lemmene i behold. Jeg føler at dette ligger bak i omtaler av problemstillinger knyttet for eksempel til snøbrøyting, stroing og salting. Det var liksom noe annet når Vegvesenet vurderte og utførte sjøl.

Dette må ta slutt. For det første skal vi bygge på det vi er og det vi blir og ikke det vi engang var. Vi skal videreutvikle en god bedriftskultur basert på framtidens viktige utfordringer og oppgaver. Dessuten – og kanskje det aller viktigste – vi skal sørge for at alle våre gode samarbeidspartnere i entreprenørbransjen, både store og små, gis en skikkelig håndtering og omtale. Vi skal naturligvis stille klare krav, og ha nulltoleranse for snusk og lovbrudd, men vi skal beflitte oss på å ha et best mulig forhold til de som er så viktige for at vi sammen skal gjøre en maksimal jobb for alle som ferdes på våre veier.

Jeg oppfordrer derfor til å ta av sorgebåndene på nyttårsaften og gå inn i 2008 med en visshet og erkjennelse om at Statens vegvesen både som virksomhet og arbeidsplass har en spennende og god framtid, samtidig som vi sender gode tanker til tidligere kolleger i produksjon og til alle andre i bransjen.

Til slutt vil jeg takke alle for innsatsen i 2007, og ønske dere en riktig god jul og et godt nytt år!

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

Fagpressen

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

Mobil: 913 358 67
Telefon: 75 11 32 89
E-post: helge.rong@vegvesen.no



Vaksjef
Anne Marit
Øksenvåg Johansen

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 8 86
Telefon: 32 21 44 81
E-post: kjell.wold@vegvesen.no



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

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

Grafisk produksjon:
Grafisk senter, Statens vegvesen
Opplag: 15 300

Trykk: BA Trykk, Bergen

Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.

Vegen og vi utkommer 20 ganger i året.

Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 17. desember kl. 13.00. Neste utgave kommer 17. januar 2008

KRONIKK

UFORSTÅELIG: Det er vanskelig for meg å forstå at noen faktisk frivillig velger bort å bruke bilbelte og at noen ikke har forstått hvilket fantastisk trafiksikkerhetstiltak dette er.

Tøffere satsing på trafiksikkerhet

■ Trafiksikkerhet på veg er og skal være et av de viktigste arbeidsområdene til Statens vegvesen, men hvor dyktige er vi egentlig og prioriterer vi trafiksikkerhetsarbeidet høyt nok?

■ Det er vanskelig å se utviklingen ut fra den statistikken som publiseres fordi at tallene statistisk sett er små og vil alltid variere. Det er også vanskelig å si hvilke tiltak som har gitt reduksjonen fra 1970, da vi hadde 560 drepte og over 4500 hardt skadde, til 2006 med 244 drepte og 975 hardt skadde. Vi vet at i samme tidsperiode er trafikken tredoblet. Noe må ha fungert riktig, men vi kan ikke si hvor mye som er på grunn av Vegvesenets innsats, sikkerhetsmessig utforming av bilene, bilbeltebruken, kontroll og overvåking etc. Selv om vi har kommet ned på et risikonivå som få andre nasjoner har oppnådd, har vi som nasjon lite å være stolte av. Fagfolkene har oppnådd imponerende resultater til tross for dobbeltmoralen i samfunnet. "Alle" snakker om trafiksikkerhet, men få er tro til sine egne ord. Derfor vil det kreves betydelig mer av oss for å dreie kurven ytterligere nedover.

„ **„Alle” snakker om trafiksikkerhet, men få er tro til sine egne ord.**

■ Så langt i år har vi sett en liten økning i antall drepte og hardt skadde. Økningen har først og fremst skjedd blant bilistene. Den nasjonale rapporten fra ulykkesanalysegruppen viser at årsakssammenhengene er mangfoldige, men det er en del faktorer som opptrer hyppigere enn andre. De to viktigste er manglende bruk av bilbelte og at mange kjører for fort etter forholdene.

■ Det er vanskelig for meg å forstå at noen faktisk frivillig velger bort å bruke bilbelte og at noen ikke har forstått hvilket fantastisk trafiksikkerhetstiltak dette er. Her har Statens vegvesen en klar utfordring. Vi må dels skjerpe kontrollvirksomheten mot denne gruppen og dels lære mer om hvorfor gruppen faktisk velger bort beltet. Region sør har i 2008 fått midler til et FoU-prosjektet med dette som tema.

■ Når en leser at så mange som halvparten av de drepte har kjørt for fort etter forholdene tenker



Billig forsikring: Bilbelte er et fantastisk trafiksikkerhetstiltak, mener trafikkdirktør Ole Christian Torpp i Statens vegvesen. (Arkivfoto: Geir Brekke)



■ **HVEM:** Ole Christian Torpp er trafikkdirktør i Statens vegvesen. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

mange på råkjørere i forhold til fartsgrensen på stedet. Selv om dette er et stort problem er nok stikkordet her først og fremst "etter forholdene". Dette er et problem for utrente sjåførere, men også for garvede sjåførere som ikke reduserer kjørefarten nok i kurver eller på glatt veg. Dette er en klar utfordring for oss. Vi vil derfor i 2008 styrke arbeidet med informasjonsvirksomhet mot valg av riktig kjørefart, men vil også prioritere arbeidet med å gjennomgå fartsgrensene høyt. I 2008 er regionene bedt om å kontrollere fartsgrensene. Dette gir mulighet for inn-

føring av ISA (Intelligent Speed Adaptation eller fartsgrensevarsling i bil) og for å tilby digitale fartsgrenser til firmaer som selger GPS-systemer. Hvis vi ikke får trafikantene til å forholde seg til fartsgrensene og velge kjørefart etter forholdene, vil resultatet av trafiksikkerhetsarbeidet langt på veg stoppe opp. I mange alvorlige ulykker skyldes det på at det var glatt og at det ikke var strødd eller brøytet. Vi må bli flinkere til å tilby et forutsigbart veglag, men trafikantene må lære seg til å forholde seg til føreforhold. Alle vet at vinterveger kan være glatte og at i et langstrakt land kan ikke alltid vedlikeholdet være over alt samtidig. Av og til er det nødvendig å parkere bilen inntil forholdene blir akseptable, selv om det tar tid.

„ **Av og til er det nødvendig å parkere bilen inntil forholdene blir akseptable, selv om det tar tid.**

■ Møteulykker er vårt alvorligste trafiksikkerhetsproblem. Midtrekkverk er et fantastisk sikringsiltak, men det er kostbart, ikke bare fordi det gjennomgående krever stor breddeutvidelse, men

også fordi det krever tiltak for alle som kommer fra atkomst og "tvinges" til høyre selv om de skal mot venstre. Det er derfor også riktig å vurdere alternative løsninger for utforming av midten av vegen slik at møteulykkene blir redusert. Uansett vil det være en utfordring for oss å sikre midten av kjørebanelen slik at møteulykkene reduseres.

■ Uansett satsingsområder eller budsjettbegrensinger må vi jobbe smartere, vi må utnytte våre budsjetter på en måte som gir mer trafiksikkerhet for hver krone. For å klare dette må vi bli bedre i det vi gjør. Trafiksikkerhet er ikke bare en oppgave for dem som har dette som hovedbeskjeftigelse, men for alle ansatt i Statens vegvesen. Jeg oppfordrer dere alle til å gjennomgå trafiksikkerhetskurset og at alle regioner følger opp med Sikkerhetsstyringskurs for dem som ønsker det. Så langt har 500 ansatte gjennomført kurset. Det er viktig for å ha trafiksikkerhet som en integrert del av alt vårt arbeid.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

BA

Verste tiden

- Dette er den verste tiden på året med den verste typen vær. Først er det mildt og fint, så kommer nedbøren og det blir veldig vått og deretter kommer kulden. Da blir veiene speilglatte og folk overraskes, sier Marit Hove i Statens vegvesen til Bergensavisen etter nok en glatt dag i byen.

Vesterålen

Vid nok

Statens vegvesen avviser at rundkjøringa på Sortland er for trang. Fredag endte et knuseverk i grofta i rundkjøringa. - Rundkjøringa er laga etter de normale som finnes. Det innebærer at trailere på 22 m lengde skal komme problemfritt gjennom, sier planlegger Per Indal.

Østlands-Posten

Underlig

Norges flateste fylke (Vestfold) har nå flest vegtunneler pr. innbygger. De har samlet størst rasfare. Vi har også flest utgravinger for å finne pilspisser og steinøkser fra vikingtiden. Livet er morsomt, heter det i et leserinnlegg i lokalavisen fra Larvik.

Østlendingen

Utlendingene ok

- De utenlandske sjåførene fikk ingen merknader da Statens vegvesen gjennomførte nok en kontroll av vogntog og lastebiler ved Husum trafikkstasjon i onsdag, melder Østlendingen. Av totalt 50 utførte brukskontroller, ble det gitt fire skriftlige mangler. Tre av disse endte med kjøreforbud. Hovedformålet med kontrollen var kontroll av dekk og kjetting. Samtlige lastebiler og vogntog hadde med seg påbudt antall kjettinger, også hele fem utenlandske vogntog, påpeker avisen.

NA

Farlig ferd

Vi etterlyser et krafttak fra både politiet og Statens vegvesen. På de vanskeligste vinterdagene kunne med fordel etatene samarbeide gjennom storaksjoner langs E6. Stoppe både norske og utenlandske trailere og slå hardt ned der ting ikke er i orden. Biltilsynets folk bør og skal sammen med lokalt politi og Utrykningspolitiet prioritere dette som forebyggende arbeid jevnlig hele vinteren, mener avisen på lederplass.

TRAFIKKSIKKERHET



Dynamiske fartsgrenser

■ ■ Statens vegvesen kan opprette ei forsøksordning med dynamiske fartsgrenser på E6 nord for Oslo og på E18 i Vestfold.

- Dynamiske fartsgrenser vil seie at fartsgrensa kan setjast ned når det er vanskelege ver- og føreforhold, høg risiko for ulukker og ugunstige miljøforhold. Dette kan vere med på

å sikre god trafikkflyt og trygg trafikk, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete. 100 km/t skal framleis vere den høgaste fartsgrensa for dei to strekningane som blir omfatta av forsøksordninga, går det fram av brevet som er sendt frå Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet. (Foto: Håkon Aurlien)

Ikkje meir enn 100km/t

■ ■ - Høgste fartsgrense i Noreg skal vere 100 km/t, seier samferdselsministeren. Samferdselsdepartementet har vurdert mogelege verknader av ei heving av til 110 km/t og har lagt vekt på trafikktryggleik og miljø. Vurderinga til departementet er i tråd med råd frå Vegdirektoratet. (Foto: Kjell Wold)



Nyere biler kunne spart mange liv

30-35 menneskeliv kan spares hvert år i Norge dersom alle valgte å kjøre de sikreste bilene.

Håkon Aurlien

MOSS: Det viser forskning fra det svenske forsikringsselskapet Folksam. Innføringen av kollisjonsputer tidlig på 90-tallet ga en markert bedring og en bil fra 1990-1995 har "bare" tre ganger så høy dødsrisiko som en moderne bil. Nesten hver tiende bil i Norge i dag er mer enn 20 år gammel. Undersøkelsen viser at disse bilene har fem ganger så høy dødsrisiko som helt nye biler.

Frem til oktober i år omkom 134 bilførere og passasjerer i bilulykker i Norge, 18 flere enn i samme periode ifjor.

- Valg av de sikreste bilene gir et stort potensiale for ulykkesreduksjon, sier Anders Kullgren i Folksam. Sammen med sine kolleger har han beregnet at om lag 75 liv kunne vært spart gjennom en mer moderne bilpark i Sverige.

- Også i Norge burde ca en fjerdedel av dødsfallene i bil unngås om alle kjørte de sikreste bilene, sier han.

Forsikringsselskapet slår fast at nyere biler er langt sikrere enn eldre. Det er stor forskjell mellom de ulike bilene, men etter å ha studert utfallet av dødsulykker der to personbiler frontkolliderte, konstaterer forskerne at biler fra 1995-99 generelt har nesten fire ganger så stor dødsrisiko ved en ulykke som en bil fra etter årtusensskiftet.



Sikrere biler: Ca. 30 liv kunne vært spart hvis alle kjørte de nyeste bilene. (Foto: Håkon Aurlien)



Hvem har skylda: - De som bestiller transporten har også et ansvar når utenlandske, uegnede vogntog skaper kaos på norske vinterveger, mener vegvesenets distriktssjef i Nordmøre og Romsdal. (Arkivfoto: Richard Sagen, Adresseavisen)

Utfordrer kundene

- Bedrifter som kjøper transporttjenester har også et ansvar når uegnede vogntog ligger strødd langs norske vinterveger.



Utfordrer: - Næringslivet må begynne å sette kvalitetskrav når de kjøper transporttjenester, sier Vegvesenets distriktssjef Jan Arild Johansen. (Foto: Knut Opeide)

MOLDE: Den utfordringen kommer fra Vegvesenets distriktssjef i Nordmøre og Romsdal, Jan Arild Johansen. Han har sett seg lei på alle meldingene om vogntog som skaper kaos og ulykker bl.a. langs E136 gjennom Romsdalen hver gang været blir dårlig.

- Må kreve kvalitet

- Det skal stilles krav til oss i Statens vegvesen når det gjelder brøyting og strøing og det er klart at sjåføren har ansvar for kjøretøyet. Men det er likevel en tredje part her som det nå er på tide erkjenner sitt ansvar, og det er kjøperen av transporttjenester. Jeg vil spesielt utfordre store, seriøse bedrifter om å begynne å sette definerte kvalitetskrav når de kjøper slike tjenester, sier Johansen.

Han peker på at det inne i en vanlig norsk bedrift eller innenfor gjerdet på en byggeplass er strenge regler for å ivareta hensynet til bl.a. HMS. Hvorfor skal ikke de samme kravene til kvalitet og sikkerhet stilles i forbindelse med frakt av bedriftens varer ute i trafikken? I stedet for utelukkende å fokusere på pris,

er det på tide at vårt næringsliv nå begynner å velge transportører som benytter utstyr egnet til norske vinterveger og som kan dokumentere at sjåføren har nødvendig kompetanse, sier Johansen.

Skrekkhistorier

Han legger ikke skjul på at det først og fremst er utenlandske vogntog, særlig fra Øst-Europa, som utgjør de største problemene i hans distrikt.

- Skrekkhistoriene om slike ekvipasjer er mange. Vi kan gjerne trekke på smilebåndet av alle "molbohistoriene" bare her i distriktet, men sannheten er at det utspilles personlige drama knyttet til mange av vogntogene som blir stående fast ute i norsk ødemark, sier Vegvesenets distriktssjef.

Han peker på at selv om kjøretøyene i og for seg kan være i teknisk bra stand, er de ofte helt uegnet for kjøring på bratte og svingete vinterveger. Dessuten er det mange som kjører med det han karakteriserer som plastikkdekk. Og dersom riktig type kjetting i det hele tatt er med på turen, har sjåføren gjerne null kunnskap om hvordan kjetting

gene skal monteres og brukes. Enkelte presterer å montere piggene i kjettingen inn mot dekket.

Johansen minner om at alle norske bilister må gjennom obligatorisk glattkjøringskurs, samtidig som føreren av et utenlandsk 50-tonns vogntog kanskje aldri har kjørt på snø før han kommer til en norsk fjellovergang.

Ønsker kjøreforbud

Johansen varsler også at Statens vegvesen nå forbereder seg på å prøve ut selektive kjøreforbud for visse typer kjøretøy på dager med vanskelige kjøreforhold. Som konkret eksempel ser han for seg kjøreforbud for såkalte EU-traller på E136 gjennom Romsdalen og over Ørskogfjellet når været er dårlig. I tillegg til skilting ønsker han at Vegvesenets mannskaper er på plass og håndhever forbudet.

EU-tralle er en semitrailer med lite trykk på drivakselen. Den er billig og fungerer helt OK på flate motorveger nede på kontinentet, men er uegnet på krevende norske vinterveger – spesielt i kombinasjon med uvante sjåfører.

Tunnel-mus

■ ■ Flere av tunnelene på nye E39 mellom Handeland og Feda i Vest-Agder er de siste månedene plaget av store mengder mus. De går løs på kabler og ledninger og ødelegger elektrisk utstyr for tusenvis av kroner. Statens vegvesen har nå leid inn et skadedyrfirma for å jakte på de firbeinte tunnelkrypene i tunnelene.

Køyre- og kvilletid

■ ■ Nyleg ble det gjort framlegg om endringer i vegtrafikklova med sikte å styrke kontrollverksemda, slik at enda fleire følger reglane for køyre- og kvilletid. Framlegget omfattar mellom anna heimel til å påleggje aktørar i transportkjeda plikt til å sikre at avtalte planar for transporttid er i samsvar med gjeldande reglar.

Åpner tunnel

■ ■ Statens vegvesen åpner ny raskringstunnel på rv. 62 vest for Sundalsøra før jul selv om arbeidene ikke er helt ferdig. Skrøttunnelen skulle åpnet i sommer, men problemer med en tunnelportal gjorde at åpningen ble utsatt. Når rassesongen er over blir tunnelen stengt noen uker mens arbeidet fullføres.

Fri parkering

■ ■ Samferdselsdepartementet går inn for å endre reglane for parkering, slik at alle el-motorvogner får avgiftsfritak på offentlege parkeringsplassar. Samferdselsdepartementet går og inn for at el-køyretøy av høveleg storleik, til dømes "Reva" (bildet), skal kunne parkera på tvers innanfor oppmerka felt. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)



Ny offensiv mot tungbiltrøbbel

650 tungbiler var involvert i hendelser i vinter, det er 200 flere enn året før. Nå kan dårlig skodde utenlandske tungbiler bli stanset på grensen.

Henriette Erken Busterud

OSLO: De fleste tungbilene kjørte seg fast, og mange havnet i grøfta. Nå vil Statens vegvesen ha bedre utstyrte tungbiler og stanse dem som ikke er godt nok skodd.

- Det er stort sett de utenlandske tungbilene som kjører seg fast, mens de norske ofte kjører utfor, sier Sigurd Olav Olsen, som leder kjøretøyarbeidet i Statens vegvesen.

Vil stoppe tungbiler

Olsen opplyser at de vil stoppe tungbiler som ikke er godt nok skodd ved ferjeanløp og grenseovergang. Både norske og utenlandske tungbiler vil stanses langs utsatte strekninger, som har oppstillings- og snuplasser for kjøretøy som nektes å kjøre videre.

- I dag har vi myndighet til å stanse de som er dårlig utstyrte. Vi har foreslått overfor Samferdselsdepartementet at våre kontrollører også får hjemmel til å fjerne kjøretøy som sperrer vegen og hjemmel til å holde tilbake kjøretøy til bergingskostnadene er betalt. Dette håper vi å få på plass fra vinteren 2008/09, sier Olsen.

Dårlig skodd

- Mange utenlandske tungbiler er for dårlig skodd for norske forhold. Sjøfarene er uvante med å kjøre på

vinterføre og har dårlig kunnskap om hva slags utrustning som trengs og hvordan det skal brukes. En oversikt fra et bergingsselskap viser blant annet at 60 prosent av tungbilene de berget hadde sommerdekk, sier Olsen. Han forteller at Statens vegvesen nå har foreslått å skjerpe kravene til vinterutrustning, som krav til mønsterdybde og materialkrav til kjetting. I tillegg vil tungbilsjåfører få oversikt over vegstrekninger som ikke anbefales og kjøre på vinterføre i "Truckers guide", som utgis på fem språk.

Stengte veger i lavlandet

Det har til nå vært høyere terskel for å stenge veger og ha kolonnekjøring i lavlandet enn på høytlandet når værgudene har overtaket.

- Ved å stenge vegen en stund kan entreprenørene få ryddet vegen fort i stedet for at det blir kaos. Det er også aktuelt å stenge veger når det blir for glatt og ha kjøreforbud for tungbiler der det er for bratt. Vi ber nå regionene sende inn forslag til kritiske strekninger som kan være aktuelle å stenge og lager planer for hvordan dette skal skje, sier Tor Sverre Thomassen, som styrer vedlikeholdet av etatens veger. Han sier Statens vegvesen også stiller strengere krav til entreprenørene for å få god nok standard på vedlikeholdet.

- Kun entreprenører som har gode nok beredskapsplaner ved dårlig vær- og føreforhold får heretter delta i anbuds konkurranser, sier han.

Trøbbel for tungbiler: Over 600 trailere var innblandet i hendelser i vinter. Statens vegvesen vil stoppe de som ikke er godt nok utstyrt. (Arkivfoto: Knut Opeide)



TRAFIKKSIKKERHET

Ikke hjelm i mopedbilar

■ ■ Samferdselsdepartementet ønsker å endre forskrift om verneutstyr, slik at det ikke lenger vert stilt krav om bruk av hjelm i tre- og firehjuls motorsyklar/mopedar som har montert bilbelte. Dette gjeld køyretøy som liknar bilar, men som er registrert som motorsyklar/mopedar fordi dei ikkje oppfyller krav sett til bilar. (Foto: Håkon Aurlien)



1,9 km midtrekkverk

■ ■ På trekkvart år skal det settes opp 1,9 km midtrekkverk på E39 mellom Søgne og Songdalen i Vest-Agder (bildet). Samtidig med midtrekkverket skal vegen utvides til 16 meter, slik at det på mesteparten av strekningen faktisk blir en smal firefelts veg. To lokale entreprenører kjemper om jobben til rundt 30 millioner kroner. Byggeleder i Statens vegvesen Martin Folkestad forventer en avgjørelse på tilbuds-konkurransen i januar og at jobben starter umiddelbart etter. Vegutvidelsen og midtrekkverket skal være på plass innen oktober 2008. (Foto: Kjell Wold)

Prikk-oversikt

■ ■ Status ved månedsskiftet: Over 531 702 prikker er delt ut siden systemet ble innført, og prikkene er fordelt på ca 305 000 personer. Ca. 153 500 har en prikk, mens det er 111 som har over åtte prikker. 30 personer har fått inndratt/beslaglagt. 97,5 prosent har fått prikker fordi de har kjørt for fort, 1 prosent har kjørt mot rødt lys etc.

Mange elgpåkøyrslar

■ ■ Heile seks elgar vart påkøyrde på fem dagar, berre i Gol i førre veke, skriv avisa Hallingdølen. Folk må passe seg, seier Øyvind Brenno i Viltneimda i Gol. Elgane vert påkøyrde både på riksveg 51 og på riksveg 7. Sterkt snøfall var hovudgrunnen til dei mange elgpåkøyrslane i førre veke, meiner Brenno.

Russer på sommerdekk

■ ■ En russisk tungbilsjåfør var nylig ute og skled på vinterføret i Finnjordbotn i Troms. Da bilen ble stående og sperre trafikken viste en kontroll at han hadde sommerdekk på fremre aksling på bilen og alle tre akslingene på hengeren. Sommerdekkene var i tillegg blankslitte. Sjåføren fikk kjøreforbud og måtte stille i avhør hos politiet.

VALG AV RISIKO GIR:

Skadereduksjon

Norturas vogntogpark på Elverum hadde utrolige fire år og mer enn tre millioner kilometer uten ansvarsskade fra 2002 til 2005.

Kjell Wold

DRAMMEN: Det kan de takke Statens vegvesens trafikksikkerhetsprosjekt "Valg av risiko" og sin egen innsats for. Andre tungtransportører som har deltatt i prosjektet kan også vise til reduksjoner på ansvarsskader på over 50 prosent de siste årene. Tiltaket, rettet mot bilførere av tunge kjøretøy, ble utviklet og startet av Erik Lysenstøen i Statens vegvesen i 1997. SH Transport i Drammen var første transportfirma ut tidlig i 1998. Siden starten har et titalls transportfirmaer og over 350 sjåførere over store deler av Sør-Norge deltatt i prosjektet.

Mye å tjene

- De fleste transportbedriftene som har deltatt kan vise til store reduksjoner i trafikkskader og forsikringsutbetalinger, forteller Lysenstøen.

En av bedriftene som har deltatt reduserte sine forsikringsutbetalinger fra over en million kroner årlig til om lag 250 000 kroner et par år senere. SH Transport i Drammen fortalte til Vegen og vi i 2004 at de reduserte sine skadeutbetalinger med 70-80 prosent etter at de var med å starte hele trafikksikkerhetsprosjektet for snart ti år siden. Drammensfirmaet finner "Valg av risiko" så nyttig at de fortsatt er med i dag med motiverte sjåførere.

Myk kjørestil

- Jeg motiverer dem til å kjøre klokere, sikrere og mer økonomisk. Jeg kaller det gjerne å tilegne seg en mykere kjørestil. Det har flere positive effekter enn sparte skadeutgifter og lavere forsikringsutbetalinger, forteller Erik Lysenstøen. Den



Godt TS-prosjekt: Jens Fredriksen i SH Transport og Erik Lysenstøen i Statens vegvesen fortsetter "Valg av risiko" etter at etaten nå legger det ned. (Foto: Kjell Wold)

mykere kjørestilen gir også mindre drivstofforbruk. Dermed sparer den både lommeboka og miljøet i tillegg til den økte trafikksikkerhetseffekten. Lysenstøen mener det bare er en medisin som virker på glatt vinterføre. Det er like banalt som enkelt. Og det er å sette ned farten.

Vemodig siste år

I tillegg til kursing og motivasjon i myk kjørestil er øvelseskjøring på bane en viktig del av opplegget. Her kan sjåførene teste sitt reaksjonsmønster i møte med bil på feil side av vegen.

- Å simulere en møteulykke, som er alle sjåførers skrekk, kan

være veldig nyttig. Våre øvelser i møteulykker har vist seg svært lærerike, sier Lysenstøen. Han blir litt vemodig når Statens vegvesen nå legger ned dette vellykkede ts-prosjektet i etatens regi. Men han har så gode resultater å vise til at han har fått transportbransjen til å fortsette prosjektet for deres regning.

- Vi har hatt få positive tilbud til tungbilbransjen opp gjennom årene annet enn kontroller og forskrifter. Det er synd, men jeg er glad jeg får fortsette med "Valg av risiko" selv om ikke vår etat er med på dette mer fra nyttår av, sier Erik Lysenstøen til Vegen og vi.

FAKTA

Valg av risiko

TS-tilbud til tungbilbransjen
Tredelt kursopplegg:

- Motivasjon for å kjøre tryggere
- Økonomisk kjøring
- Glattkjøring på bane

Ti transportbedrifter har deltatt siden 1997/98

Store reduksjoner i forsikrings-skader

- Ros under førerprøven!

- Positive tilbakemeldinger under førerprøven kan gjøre oppkjøringen til et sted der man lærer, hevder Merete Fristad, som er sensor ved Finnsnes trafikkstasjon.

Håkon Aurlien

SKJEBERG: Det siste året han hun gjennomført et høyskolestudium i yrkespedagogisk utviklingsarbeide sammen med kolleger i Østfold. I seks år arbeidet hun her som tungbilinstruktør, men ble i februar i år førerkortsensor i Statens vegvesen. Studieoppgaven er "hvordan bruke

førerprøven til å skape gode trafikksikkerhetskunnskaper".

- Alle husker førerprøven, men få det som ble sagt der. Det skyldes nok den kommunikasjonen som har vært i bilen under førerprøven, hevder Merete Fristad.

Positiv kontakt gir læring

- Først når det er positiv kontakt mellom to mennesker kan det bli en kommunikasjon, og først når det er kommunikasjon kan man overføre kunnskap. I en bil sitter man tett og under en førerprøve vil kandidaten lett være anspent. Skal kommunikasjonen i det hele tatt komme i gang er det helt nødvendig å være vennlig, snakke positivt og gi oppmuntring, sier hun.

Det betyr ikke at feil skal overses.

- Utfordringen for sensoren er å gi positiv muntlig tilbakemelding underveis og samtidig notere seg de feil som faktisk gjøres. Det er noe vi alle kan lære.

- Positiv oppmerksomhet på ting som er gått bra kan starte en umiddelbar refleksjonsprosess hos eleven. Feilene som er gjort kan tas opp i etterkant, sier hun.

Positivitet: -Positive tilbakemeldinger kan gi læring under en førerprøve, sier tungbilsensor Merete Fristad. (Foto: Håkon Aurlien)





Kvalitetssjekk: Statens vegvesen undersøker nå om den nye føreropplæringa fungerer og følger deler av undervisninga på dei tusen trafikkskolene i landet. (Arkivfoto: Jorun Sætre)

Kraftttak for god føreropplæring

Kvart år får om lag 45 000 førarkort for personbil. Statens vegvesen tek no eit krafttak for å få den nye føreropplæringa, som vart innført i 2005, til å fungere som ho skal.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Norsk føreropplæring tek i bruk moderne undervisningsmetodar for å redusere risikoen for ulykker blant nye førarar. Gjennom bevisstgjerjing av eiga åtferd og haldning, aukar motivasjonen for trafikksikker åtferd.

Kartlegging

Tilsette frå Statens vegvesen går no ut til dei om lag tusen trafikkskolene i landet for å kartleggje om undervisninga blir gjennomført slik det er tenkt.

- Våre folk er med på obligato-

riske delar av opplæringa i alle førarkortklasser. I slutten av januar vil vi summere opp registreringane og sjå om det kan vere bruk for å styrke undervisningskompetansen til trafikklærarane, fortel Per Gunnar Veltun i Statens vegvesen.

Læringsdialog

Den nye føreropplæringa legg vekt på at kandidatane skal utvikle sjølvinnsett og risikoforståing.

- Då må undervisninga basere seg meir på dialog enn tradisjonell formidling frå lærar til elev. I delar

av opplæringa er det aktuelt å bruke problemorientert undervisning. Læraren set fram konkrete problemstillingar slik at diskusjonane fører til bestemte resultat. Det er viktig at elevane snakkar om korleis dei reagerer i ulike situasjonar, eiga kjøreatferd og konsekvensar av denne, understrekar Veltun.

Mengdetrening

- Utgangspunkt for refleksjonane kan vera opplevingar og erfaringar elevane gjer, både under opplæring

ved trafikkskolen og privat øvingskjøring. Omfattande øvingskjøring er svært viktig for at opplæringsmodellen skal fungere, seier Veltun.

Samarbeid

Statens vegvesen samarbeider med Høgskolen i Nord-Trøndelag, som utdannar dei fleste trafikklærarane, og dei to trafikkskoleorganisasjonane Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og Trafikkforum om å få føreropplæringa til å verke etter intensjonen.

Samlinger for MC-lærere

Tilbakemeldinger fra tidligere kurs viser at sensorer og trafikklærere har behov for å kjøre mer sammen. Nå planlegges MC-samlinger for landets 600 MC-lærere og sensorer.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Trafikklærere og sensorer har behov for både ferdighetstrening og kunnskap om ulike måter å veilede på i forbindelse med den nye føreropplæringa, forteller Lars

Inge Haslie i Statens vegvesen.

Samlinger neste år

I høst var 20 distriktskontakter fra Statens vegvesen, som til daglig jobber som sensorer, samlet på øvingsbana i Mo i Rana. Der la de rammer for neste års samlinger for sensorer og trafikklærere, som vil arrangeres over hele landet.

- Vi gikk blant annet gjennom en rekke kjøreevelser og hvordan veiledning burde gjøres i forhold til utførelsen. For å oppnå intensjonene i nye føreropplæringa må trafikklærere og sensorer ha felles forståelse for målet. Dette vil gjøre at evaluering ved førerprøven og

veiledningen i opplæringen har samme plattform og i felleskap hever kvaliteten på føreren, sier Haslie.

Både folk fra Statens vegvesen, Trafikkforum, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og høgskoleutdanninga for trafikklærere i Stjørdal deltok som veiledere.

MC-samlinger: Sensorer og trafikklærere har behov for å kjøre mer sammen for å få felles plattform. Rammer for samlingene ble lagt på øvingsbana i Mo i Rana. (Foto: Lars Inge Haslie)



TRAFIKKSIKKERHET



Ny tunnelreparasjon

■ ■ E39 Uføretunnelen i Hordaland er under reparasjon, etter at det vart oppdaga sprekker i sprøytebetongen. Arbeidet vil truleg pågå til ut februar 2008. - Der tunnelhøgda tillet det vil vi bruke eksisterande kvelv som forskaling for nye boltar og sprøytebetong, seier distriktsjef Astrid Eide i Statens vegvesen.

sen. Der tunnelprofilen ikkje tillet det må vi rive eksisterande betongdekning og leggje på ny sprøytebetong. Tunnelen opna hausten 2004. Det er reklamert til Mesta for manglar ved sprøytebetongen. Det er Mesta som utfører reparasjonen, men Eide kan ikkje seie noko om kostnaden. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Dømt for utroskap

■ ■ En tidligere ansatt i Statens vegvesen er i Sarpsborg tingrett dømt til ett år og åtte måneders fengsel for å ha bedratt eller forsøkt å bedra Statens vegvesen for 5,6 millioner kroner. I tillegg er 40-åringen dømt til å betale tre millioner kroner i erstatning. Den tidligere betrodde medarbeideren

hadde ansvar for bygging og drift av signallysanlegg, men foretok en rekke private innkjøp der regningen gikk til Statens vegvesen. Dette dreiet seg i hovedsak om musikkutstyr. I tillegg sendte han fiktive fakturaer via firmaet til en kamerat. Den dømte har erkjent alle forholdene han nå er dømt for.

Fjerner PAH fra bildekk

Om tre år skal alle bildekk som selges i Norge være produsert uten bruk av PAH-oljer.

Håkon Aurlien

MOSS: - Vektmessig er dekkstøv en ubetydelig del av støvproblemet fra vegtrafikk og dokumentasjon på eventuell helseeffekt av denne støvkomponenten er ikke entydig, forteller Pål Rosland i Veg- og trafikkavdelingen i Vegdirektoratet.

Den europeiske dekkbransjen har likevel forpliktet seg til å fjerne fullaromatiske PAH-oljer fra dekkproduksjonen innen 1. oktober 2010. Neste år innfører Norge krav om at dekk som selges skal være E-merket og dermed må tilfredsstillende europeiske krav.

Gasstøv

Når bildekk slites under bruk lages et ultralett støv som nærmest er å regne som en gass. Partiklene er så små at de ikke synker mot bakken.

- Det er mistanke om at disse partiklene kan utløse allergi eller annen sykdom når de pustes inn, sier Pål Rosland.

Den svenske kjemikalieinspeksjonen betegnet i 1994 PAH-olje som kreftfarlig.

- Dekkbransjen mener at oljen ikke er farlig når den er bundet opp i vulkaniserte dekk. Vi sluttet likevel å bruke slik olje i bildekkene sliteløst i 1997 og nå tar hele bransjen et skritt videre, sier teknisk sjef Frank Larsen i Continental Norge.

Gummiblanding

Det går med ca. 15 liter olje ved produksjon av et ordinært personbildekk og derfor er brukte bildekk å regne som spesialavfall. Oljen brukes som mykningsmiddel ved produksjon av gummiblandingen og er også utgangspunkt for den komponenten som har størst betydning for slitasjestyrke.

I Norge er det etablert returordninger for å ta imot og gjenbruke bildekk. Statens vegvesen har gående forsøk med å bruke dekk som fyllmateriale i vegskråninger. Det er ikke påvist oljerester i dette avrenningsvannet.



Hjelper til i Litauen

Nyleg var to trafikksikringseksperter frå Statens vegvesen i Litauen for gjere eit av landet sitt mest kompliserte og trafikkarlege kryss tryggare.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Statens vegvesen har ein samarbeidsavtale med Vegvesenet i Litauen. Litauen er det landet i Europa som har flest drepne og skadde i trafikken, så trafikksikring er eit viktig tema. Nyleg var Arve Kirkevold og Bjørn Richard Kirste i Litauen for å demonstrere korleis etaten gjennomfører trafikksikringsinspeksjonar.

Ekstremt uoversiktleg

- Vi fekk i oppgåve og inspisere det mest sentrale og kompliserte krysset i landet, der hovudvegane frå aust, vest, nord og sør kryssar kvarandre. Dette er eit ekstremt uoversiktleg og vanskeleg kryss. Fartsgrensa på hovudvegen er 130 km/t. I tillegg har krysset heile 14 mellomrampar, til tross for at det kunne vore mogleg og avvikle trafikken med berre fire rampar, seier Kirkevold.

Han legg til at eit generelt problem er alle dei digre reklameskilt langs vegen: I Litauen er det ingen reglar for kor store eller mange reklameskilt som kan setjast opp, berre dei står minimum 70 meter frå vegen.

Kirkevold fortel vidare at andre problem er den store trafikkauken på hovudvegane inn mot krysset og spreinga i farta. På fire år har trafikken auka med høvesvis 50 og 150 prosent. I same periode er



Ts-inspeksjon i Litauen: Arve Kirkevold og Bjørn Richard Kirste har vore i Litauen for å gjennomføre ein trafikksikringsinspeksjon i det mest kompliserte krysset i Litauen. (Foto: Arunas Rutka)

heile fjorten menneske alvorleg skadde i krysset, noko som er ekstremt høge skadetal. Ein har mista livet.

Vellukka

- Saman med mellom anna den assisterande vegdirektøren i Latvia gjekk vi gjennom krysset med trafikksikringsblikk og foreslo tiltak. Dei var veldig nøgde med vår

metode og sa dei ville setje i verk alle tiltaka vi foreslo. Dei var særlig imponerte over skjemaet vi lagar, der risiko for ulykker, tiltak og kostnader for å utbetre kjem tydeleg fram. Det gjer det enkelt å sjå kva ein bør prioritere. På lengre sikt foreslo vi å ta vekk alle mellomrampane og erstatte dei med to rundkjøringar, det kan løyse mange av problema, forklarar Kirkevold.

Statens vegvesen si handbok for trafikksikringsinspeksjonar, som er omsett til engelsk, blei delt ut til dei som var med på inspeksjonen. Den presenterar systemet for inspeksjon i Noreg, korleis utdanninga av inspektørar føregår og kva som er dei typiske feila langs norske vegar.

Neste år skal vegvesena i dei to landa samarbeide om eit seminar

Når det romlar i tunnelen

Det vil romla kraftig i hjuladine om du skulle kryssa det ein meter breie midtfeltet i den nye Kleppetunnelen på Jæren.

Geir Brekke

KLEPP: Riksveg 44 omkøyringsvegen ved tettstaden Kleppe i Rogaland får den første tunnelen på flate Jæren. Den 515 meter lange tofelts-tunnelen blir og den første i landet med ein meters midtfelt med to radar romlegropar inne i feltet. Gropane vil gi tydeleg lyd i dekkadine om du skulle vera umerksam og krysse midtfeltet på veg gjennom tunnelen.

- Midtfeltet held fram på vegstrekninga fram til næraste rund-

køyring i nordenden av tunnelen. Resten av den knapt fire km lange omkøyringsvegen får midtrekkverk, seier prosjektleiar Gunnar Nærum i Statens vegvesen.

Dagstrekninga har breie nok vegskuldrar til at to bilar kan passera kvarandre når dei treng det, som t.d. ved uttrykking langs vegen. Vegen blei opna laurdag, etter eit dueleg forspel fredagskvelden.

Den nye riksveg 44 vil gi ei stor avlastning for Kleppe sentrum, som har hatt store vanskar med å svelgja unna ein trafikk på kring 18 000 i døgnsnitt. Det er venta at kring 14 000 av desse no vil nytte omkøyringsvegen under Kleppevarden. Vegen har kosta omlag 230 mill. kroner. Det meste blir betalt gjennom bompengeringa på Nord-Jæren.



Har trua: - Vi har stor tru på effekten av midtfeltet med romlegropar, seier prosjektleiar Gunnar Nærum i Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)



Vinnvinn: - Her er det utviklet en effektiv resept for behandling av skrantende vegger, sier Statens vegvesens Odd Nygård. (Foto: Knut Opeide)

Billig trylling

Uten å røre asfalten tryller Statens vegvesen nå fram en langt bedre E6 sør i Sør-Trøndelag til en svært lav pris.

Knut Opeide

OPPDAL: Det er strekningen mellom Ulsberg og Oppdal som nå gjennomgår en merkbar forvandling. En smal, svingete, svært uoversiktlig og ulykkesbelastet strekning blir til en veg som fremdeles er smal og svingete, men som trafikantene likevel vil opp-

leve som ny: Der farlige fjellknauser og tett skog tidligere omkranset vegen og gjorde det umulig å se bak neste sving, blir sideterrenget nå ryddet og flatet ut i opptil 15 meter på hver side av vegbanen. Resultatet er at trafikantene plutselig får god sikt langt framover og til sidene.

Vinnvinn-resept

Dette skaper tryggere forbikjøringer og minsker faren for elgpåkørsler. Samtidig bidrar et mykgjort sideterrenget til å redusere faren for alvorlige skader når biler kjører utfor vegen.

- Her er det utviklet en resept for behandling av eksisterende veg som skaper en rekke vinnvinn-

sitasjoner. Vi har blinket ut 22 problemsteder som til sammen utgjør fire kilometer av den drøyt to mil lange strekningen, sier Odd Nygård ved teknologiavdelingen i Vegdirektoratet. Sammen med byggeleder Terje Fiksdal og lederen for Vegvesenets byggherresesjon i Sør-Trøndelag, Ivar Nervik, er han fødselshjelper og primus motor for det unike prosjektet.

Mye for pengene

I tillegg til skogrydding handler det på de fleste stedene om å grave ut masser på oversiden av vegen og fylle ut på nedsiden. Samtidig utvides vegskuldrene.

- Vi prøver å få sideterrenget til å ligge om lag en meter lavere enn

vegen. Det betyr også at brøytekanten ikke lenger vil være en farlig sikthindring, forklarer Terje Fiksdal.

- Totalkostnadene for prosjektet er usle tre millioner kroner. Hvis vi ser bort fra to punkt på strekningen som har krevd mye fjellsprengning, er kostnadene pr. løpemeter på tiltaksstedene "bare" 400 kroner. Det innbefatter både grunnerv, skogrydding, masseflytting, forsterkning av skulder, stikkrenner, kummer og tilsåing av det nye, myke sidearealet, sier Ivar Nervik. Han opplyser at 28 av 30 forespurte grunneiere var positive til tiltaket, selv om erstatningen kun lød på én krone pr. kvadratmeter skoggrunn.

Billigere enn rekkverk

Odd Nygård peker på at en slik behandling av vegen faktisk ikke koster mer enn å montere rekkverk, som vanligvis har en meterpris på mellom fire og fem hundre kroner.

- I tillegg til alle de andre fordelene er poenget her at vi slipper helt unna rekkverk når vi i stedet ufarliggjør sideterrenget. Det er penger spart, samtidig som vi slipper alle ulempene med rekkverk: Det er en ulempe både for myke trafikanter og for drift og vedlikehold. Samtidig er det bedre at et kjøretøy ute av kurs forsvinner ut i et "tilgivende" sideterrenget enn at rekkverket slenger bilen over i motsatt kjørebane, påpeker han.

Enighet om helhetlig sikkerhet

Det er bedre å bruke 120 millioner kroner på midtrekkverk enn en parallell rømningstunnel på E6 i Gudbrandsdalen.

Håkon Aurlien

LILLEHAMMER: Øyer kommune og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap er dermed enige med Statens vegvesen.

DSB valgte å ikke bruke sin innsigelsesrett og dermed har Øyer kommune godkjent en endret reguleringsplan som innebærer bygging av nesten en mil midtdeler på E6 mellom Øyer og Tretten.

Opprinnelig dreiet prosjektet seg om bygging av en 3,9 km lang tunnel fra Tingberg til Tretten. Det reviderte prosjektet starter allerede ved Hunderfossen og når jobben er gjort vil trafikantene oppleve at midtdelerstrekningen som er bygget der forlenges med hele 13,5

kilometer. Det er penger som kunne vært lagt i en rømningstunnel som nå brukes bedre.

- En parallell rømningstunnel ville statistisk komme til nytte en gang på 300 år og ville ikke øke sikkerheten ved daglig bruk av tunnelen. Vi mente det er riktigere å bruke pengene mer nyttig, sier prosjektleder Torbjørn Moastuen.

- Vi satser på byggestart sent neste år, forutsatt at Stortinget godkjenner finansieringsopplegget, forteller Moastuen.



Risikoanalyse: Prosjektleder Torbjørn Moastuen har fått gjennomslag for å bygge midtdeler i stedet for rømningstunnel. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

AKTUELT



Ga ikke trafikktopp

■ ■ Togstansen på sentrale Østlandet 28. november, etter strømbruddet i Oslo, ga ikke den ventede trafikktoppen på vegnettet inn til hovedstaden.

- I alle fall ikke som vi kanskje kunne vente på E18 vestfra, sier seksjonsleder Tore Braaten i Statens vegvesen (bildet). Tellepunktet Vegvesenet har på Lierskogen ved Akershus grense viste at døgntrafikken på den aktuelle dagen bare økte med 1330 kjøretøyer, eller 2,9 prosent, i forhold til onsdagsdøgnet en uke før. Onsdag 21. november passerte 45 740 biler tellepunktet på grensen mellom Buskerud og Akershus. Onsdagen etter den 28. november steg trafikkallet bare til 47 070 kjøretøyer.

Tallene er noe overraskende, fordi full togstans i ett døgn gjør at mange arbeidspendlere inn mot hovedstanden bare har bil eller buss som alternativt framkomstmiddel. På den aktuelle dagen med full togstopp, onsdag 28. november, var vegtrafikken på E18 inn mot Oslo faktisk lavere enn på en vanlig torsdag eller fredag på denne tiden av året, opplyser Braaten. (Arkivfoto: Kjell Wold).

Forsinket Frodeåsen

■ ■ Åpningen av Ringveg Nord og Frodeåstunnelen i Tønsberg har vært utsatt flere ganger denne høsten og vinteren. Etter de tekniske problemene med E18 Kopstad-Gulli tyder mye på at åpningen av Frodeåstunnelen, foreløpig stipulert til uke 4, kan bli ytterligere forsinket. Etter det Vegen og vi kjenner til spøker det for januaråpning i Tønsberg.

Gulliåpning i januar

■ ■ I løpet av januar 2008 vil Gulli-krysset på ny E18 utenfor Tønsberg trolig åpne. Rampene mot nord gjøres ferdig nå i desember, mens resten tas rett over nyttår. Grunnen til at Gullikrysset ikke kunne åpnes samtidig med vegen 14. desember er at trafikken på gamle E18 gikk forbi og delvis over krysset, som derfor ikke kunne gjøres helt ferdig før trafikken var satt over på den nye vegen.



Gulli-krysset: Avkjøring til Tønsberg åpnes januar. (Foto: Kjell Wold)

VTS SØR:

Tunnelovervåkerne

Fra dette rommet i Porsgrunn styres hver eneste tekniske og elektroniske detalj på den nye E18 i Vestfold som åpnet før helgen og hele det øvrige vegnettet i Region sør.

Kjell Wold

PORSGRUNN: Vi er på Statens vegvesens vegtrafikksentral (VTS) i Porsgrunn. Her ble de siste kontaktproblemene mellom VTS og E18 løst fredag. Det gjør at alle signaler, bilder og styringssystemer fungerer riktig når den flunkende nye motorvegen i Vestfold mellom Horten og Tønsberg nå har åpnet.

Små detaljer

- Det var små, men veldig viktige detaljer som stod igjen. Sikkerheten må være ett hundre prosent ivare tatt før vegen kunne åpnes. Nå er alt i boks, forsikrer driftsleder for VTS Sør, Jan Ove Grave.

Sammen med seksjonsleder Jan Vidar Myrland leder han en Vegtrafikksentral for landets fem sørligste fylker med 16 tilsatte. Hele døgnet året rundt er sentralen alltid bemannet med minst to personer som overvåker tusenvis av kilometer veg i Agderfylkene, Telemark, Vestfold og Buskerud.

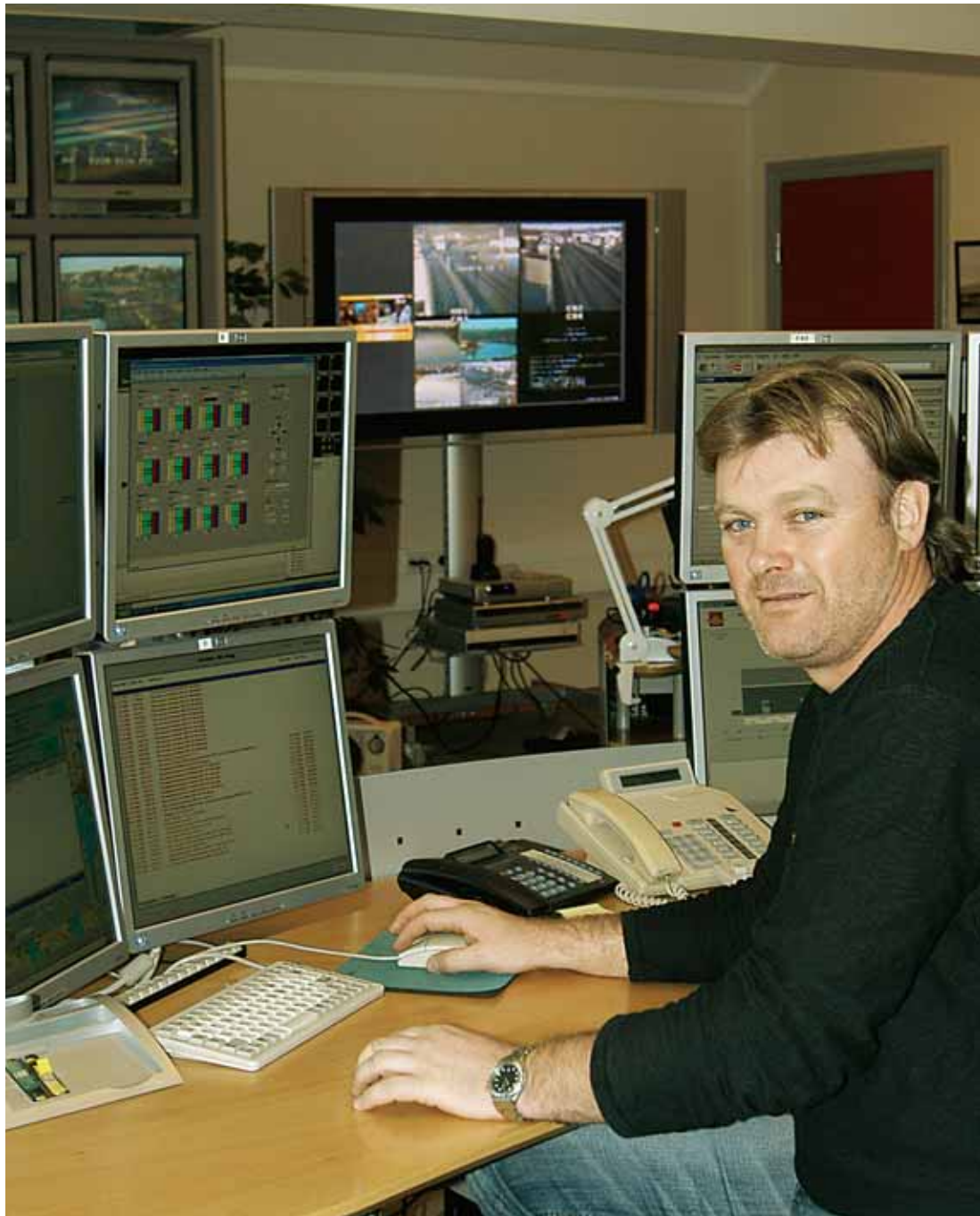
450 kameraer

VTS Sør overvåker trafikken fra over 450 kameraer på hele hovedvegnettet i regionen, 350 kameraer i over 60 tunneler og 100 kameraer ute på de mest trafikkerte vegene. I tillegg strømmer det inn data fra 50 klimastasjoner og 50 trafikkellepunkter. Trafikkmeldinger mottas på 175, mens AutoPASS-informasjon gis på 02012.

- Vi overvåker også over 400 nødtelefoner og kan styre 250 variable skilt på vegnettet, sier Grave som lister opp de fire hovedoppgavene til en av landets fem vegtrafikksentraler: Styring, overvåking, støtte til drift og vedlikehold av vegen og publikumsservice og informasjon. På store utfartshelger, ved ferietopper eller i spesielle uværperioder økes døgnbemanningen på VTS etter behov.

Region i ti år

Grave understreker at de har mange viktige samarbeidsparter for at vegtrafikksentralene skal fungere optimalt. Politiet, brannvesenet, driftsoperatørene på vegen og egen byggherreorganisasjon er de viktigste kontaktpunktene ut i tillegg til bilistene selv. VTS Porsgrunn ble regionalisert ti år før etaten selv ble det. I desember 1992 startet den første vegtrafikksentralen i Region sør på Rugtvedt i Bamble med seks tilsatte. Tre år senere flyttet sentralen til dagens bosted i Porsgrunn midt mellom de to klaffebruene Frednes og Porsgrunn bruer, som også styres og overvåkes fra VTS Sør.



E18-tunnelen: Fra denne pulten og disse skjermene overvåkes E18-tunnelene i Vestfold, sier driftsleder Jan Ove Grave i VTS Sør. (Foto: Kjell Wold)



Rivende utvikling

I dag styres og overvåkes trafikken fra tre pulter med mange titalls skjermer pluss 16 storskrjmer som dekker en hel vegg. Tunnelovervåkingen skjer fra en egen pult med åtte skjermer. Da Jan Ove Grave startet på VTS i 1994 hadde de ett kamera å følge trafikken fra. I dag er det over 450. Det forteller om en rivende utvikling innen trafikkovervåkingen i Norge. Og for Region sør og VTS Sør venter mange titalls nye kilometer med motorveg og titalls nye vegtunneler de nærmeste årene.



E18-åpning: Klokken 15.30 fredag 14. desember åpnet trafikken i begge kjøretretninger på ny E18 Kopstad-Gulli, kunne Odd Tandberg i Statens vegvesen tilfreds konstantere her fra Gulli. (Foto: Kjell Wold)



Parallellbom: - Skal tunge kjøretøyer kjøre gratis på den gamle Kråkerøybrua sprekker finansieringsopplegget, sier prosjektleder Tor Stabbetorp i Statens vegvesen. (Foto: Håkon Aurlien)

ESA-krav kan gi ny behandling

- Uten bompenger for tunge kjøretøyer på gamlebrua sprekker finansieringsevnen for Kråkerøyprosjektet og da må prosjektet tilbake til Stortinget til ny behandling.

Håkon Aurlien

FREDRIKSTAD: Det sier prosjektleder Tor Stabbetorp i Statens vegvesen. Etter at EFTAs overvåkningsorgan

ESA har stilt spørsmål ved bompenggeopplegget for flere vegprosjekter (Vegen og Vi nr 19), har prosjektlederen for rv. 108/ ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad beregnet virkningen ved et eventuelt bortfall av bompenger på den parallelle Kråkerøybrua.

- Skal tungtransport over 12 tonn kunne kjøre gratis der vil det svekke prosjektets finansieringsevne med ca 45 millioner kroner i løpet av 15 år. Dette har vi ikke dekning for med det foreslåtte bompenggeopplegget og det betyr at vi enten må ha høyere bompengetakster eller vesentlig dårligere rabattordninger. Jeg antar at begge deler vil

kreve ennå en ny politisk behandling lokalt, sier han.

Godstransport

Utgangspunkt for ESA-spørsmålet er et EU-direktiv om like konkurranseforhold for godstransport. Direktivet fastslår at det er anledning til å ta i bruk bompenger for å finansiere enkeltobjekter som bruer, tunneler og fjellpasseringer. Men direktivet inneholder en formulering om at betalingen skal innkreves "mellom to punkter på denne infrastrukturen".

- Direktivet fra 1999 gjelder for kjøretøy med totalvekt over 12 tonn og det er dette som er utgangspunkt

for ESAs spørsmål, sier Thomas Felde, som er saksbehandler for bompengesaker i Samferdselsdepartementet.

Fra sommeren 2008 gjelder et revidert direktiv der totalvektgrensen blir redusert til 3,5 tonn. Med denne grensen blir et eventuelt inntektstap på den gamle Kråkerøybrua doblet til 90 mill. kr over 15 år.

Ikke slått fast

Foreløpig er ingen saker brakt inn for EU-domstolen og det er dermed ikke slått fast at noe norsk bompengeanlegg drives i strid med EU-direktivet.

Selv om Norge står utenfor EU,

er vi gjennom EØS-avtalen forpliktet til å følge EUs regelverk. Overvåkningsorganet ESA skal se til at så skjer og de behandler nå en rekke klager fra enkeltpersoner og organisasjoner i Norge.

Foruten Kråkerøyforbindelsen har Samferdselsdepartementet besvart spørsmål knyttet til bl.a. rv. 4 ved Gjøvik, Hardangerbrua, bompengesystemet i Bergen og Finnfastprosjektet i Rogaland.

Prosjektleder Tor Stabbetorp tar foreløpig saken med knusende ro.

- Jeg stoler på at Norge kan innføre de bompengene som landets egen nasjonalforsamling bestemmer, sier han.

85 prosent av AutoPass-brikkene byttet ut

Ved utgangen av november var om lag 85 prosent av AutoPASS-brikkene produsert i 2000/2001 skiftet ut. Kostnadene ble 60 millioner kroner lavere enn anslått.

Kjell Wold

DRAMMEN: - Budsjettet for brikkeskiftet var 130 mill. kr, der kostnadene for brikkene også var inkludert, forteller prosjektleder Geir Kalheim. Men en rammeavtale

med to brikkeprodusenter ga langt større konkurranse og besparelser på innkjøp av brikker på totalt 60 mill. kr. Dermed ble kostnaden redusert fra 130 til 70 mill. kr.

5-7 års varighet

Utskiftningen av gamle AutoPASS-brikker i 2007 har omfattet følgende bomselskaper:

Fjellinjen (Oslo), Østfold (E6/E18), Hvalertunnelen (Østfold), Oslofjordforbindelsen, Nord Jæren (Stavanger), E18 Agder, Sykkylvsbrua (Møre og Romsdal), Trekant-

sambandet (Rogaland), E18 Vestfold, Trondheim og en mindre andel i bomringen i Kristiansand. Det store skiftet av AutoPASS-brikker i år er gjennomført fordi batterikapasiteten på brikkene var på ca. 5-7 år. Det er brikker produsert i 2000 og 2001 som stort sett er skiftet ut i år, 520 000 omlag.

Ikke i 2008

- Fordi det har blitt opprettet nye bompengeprosjekter hvert år, vil det også bli skiftet brikker hvert år framover, men ikke i samme

omfang som i 2007, forteller Geir Kalheim. Neste år blir det ikke skiftet AutoPASS-brikker i større omfang, men i 2009 kommer det et nytt stort brikkeskifte med blant annet bomringene i Tønsberg og Bergen, i følge prosjektlederen.

Penger spart: - Kostnadene for brikkeskiftene i 2008 ble 60 mill. kr lavere enn antatt, forteller Geir Kalheim i Statens vegvesen. (Arkivbilde: Henriette Erken Busterud)



AKTUELT

Ny rv. 43 i sjøen

■ ■ Et enstemmig teknisk hovedutvalg i Farsund kommune ønsker at ny rv. 43 gjennom byen legges på fylling i sjøkanten. Nå ber kommunen om svar på hvordan Statens vegvesen vil håndtere saken videre. Ny rv. 43 er del av Listerpakken. Rv. 43 går i dag gjennom vestsiden av byen. Forslag om reguleringsplan skal snart legges ut for offentligheten.

Endelig åpen

■ ■ Endelig er fv. 178 ved Sokna i Ringerike åpen igjen. Byggeleder Arve Løvberg (bildet) er tilfreds med jobben. Brua som ble skiftet ut for to måneder siden er erstattet med en ny vegbru over Bergensbanen. Arbeidene tok dobbelt så lang tid som ventet, men omkjøringsvegene til Soknabruket og Strømsoddbygda har fungert bra. (Foto: Kjell Wold)



Ønsker rv.7-bom

■ ■ En Høyre-politiker i Hallingdal ønsker nå å bompengefinansiere videre utbygging og utbedring av rv. 7 gjennom dalen, melder avisa Hallingdølen. Politikeren ønsker at dette tas opp med blant annet Buskerud fylkeskommune for å få forgang i saken. Det er mange strekninger av den ulykkesbelastede vegen som trenger utbedring fra Kvislastigningene ved Geilo i nord til Sokna-Ørgenvika i sør.

Bietunnelen ferdig

■ ■ Utbedringene av Bietunnelen på E18 ved Grimstad er nå gjennomført. Tunnelen er i løpet av et par høstmåneder blitt kraftig rehabilitert. Hele fjelltunnelen er rensket, ny vann- og frostsikring er montert og belysningen i hele tunnelen er også oppgradert til dagens nye standardkrav. I begge tunnelutgangene er det også montert siderekkerverk.

Vil forsere Lundeheia

■ ■ Utbedringene av fv. 109 mellom Drangedal og Lunde i Telemark kan bli forsert. Regionrådet for BTV har vedtatt å ta et skipertak for utbedring av fylkesvegene i Telemark som topper de fleste vegverstinglister i Norge. Fylkesvegene skal utbedres for 100 millioner kroner. Nå skal innsatsen øks med 50 prosent i 2008 og 2009 sammenlignet med 2006-2007. Det betyr blant annet utbedring av fire parseller av fv. 109.

Vurderer fotoboks

■ ■ Forslaget om å montere en fotoboks i Rælingen-tunnelen ved Lillestrøm kommer opp på ny etter en alvorlig ulykke sist uke der to unge mennesker ble meget alvorlig skadd. De siste fem årene er det skjedd 11 alvorlige ulykker i rundkjøringen like etter tunnelmunningen. I syv av ulykkene har bilføreren ikke klart å bremse i tide.

Bedre varslings- og luftforurensning

Statens vegvesen og Statens forurensningstilsyn relanserer nettstedet Luftkvalitet.info for å gi bedre varslings- og råd til de som rammes av luftforurensning.

OSLO: I Norge er det rundt 850 000 personer som daglig plages av luftforurensning.

- Veitrafikken gjennom eksos og veislitasje er hovedkilden til forurensningsnivåene og hovedårsaken til helseeffektene og plagene, særlig i de større byene, sier senioringeniør Pål Rosland i Statens vegvesen.

Betydning for helse

Et voksent menneske puster ca 10 000 liter luft i løpet av et døgn. Kvaliteten på luften man puster inn, har derfor stor betydning for helse.

- I dag er forurenset uteluft en reell trussel for helse og trivsel i norske byer og tettsteder. Det er i all hovedsak astmatikere og personer med luftveislidelser eller hjerte-/karsykdommer som opplever helseeffekter fra luftforurensning i Norge. Dessuten er barn og unge, gravide og eldre spesielt følsomme, sier Rosland.

Varsler

Luftforurensning består av mange ulike komponenter. Svevestøv og nitrogenoksider (særlig NO₂) er de to viktigste. Eksponering både over kort og lang tid kan forverre helsen til allerede syke personer. Langvarig eksponering kan også bidra til utvikling av sykdom hos i utgangspunktet friske mennesker.

Luftkvalitet.info viser både løpende målinger for luftkvaliteten ulike steder i landet og varsel for de kommende dagene. Man kan lese om hvilke effekter luftkvalite-



Overvåker: Gjennom et nett av målestasjoner overvåkes luftkvaliteten en rekke steder i landet, som fra denne i Drammen. (Foto: Kjell Wold)

ten har på helse, og hvilke forholdsregler som må tas dersom luftkvaliteten er dårlig.

Kommunalt ansvar

Det er kommunene som skal sørge for at de vedtatte grensene i forurensningsforskriften om lokal luftkvalitet overholdes. På Luftkvalitet.info er det informasjon om hvorvidt kommunene overholder disse grenseverdiene og om hvilke tiltak som gjennomføres i kommuner med overskridelser. Anleggsseierne, inkludert veieiere, har også et selvstendig ansvar for å gjennomføre tiltak slik at grenseverdiene ikke blir overskredet.

LUFTKVALITET.INFO

Driftes av Norsk institutt for luftforskning (NILU) på vegne av SFT og Statens vegvesen.

I Norge er oppgaven med å overvåke luftkvalitet delt mellom SFT, Statens vegvesen, kommunene og industrien.

Målestasjonene driftes av Statens vegvesen, kommunene og NILU.

Statens vegvesen og kommunene har ansvaret for å utarbeide varsel om luftkvalitet. For å sikre at varslene er mest mulig treffsikre, er det utviklet avanserte modeller for å lage prognoser. Meteorologisk institutt og Norsk institutt for luftforskning er engasjert for å lage disse prognosene.

LUFTFORURENSNING

Om svevestøv

Betegnelse på usynlige partikler med diameter under 10 mikrometer (μm) (PM₁₀) som kan pustes inn i luftveiene.

- Svevestøv kan for eksempel være blomsterpollen, kjemiske forbindelser knyttet til vanndråper, forbrenningspartikler og støv fra jord.
- De største av disse partiklene avsettes i øvre luftveier. Mindre partikler med diameter under 2,5 μm (PM_{2,5}) kan følge med luften vi puster helt ned i lungene.
- Hovedkildene til svevestøv i byer i Norge er veitrafikk og vedfyring. Problemet er størst på kalde, tørre og vindstille vinterdager.

Om nitrogendioksid (NO₂)

- Veitrafikk er hovedkilden til NO₂-utslipp. Utslippene er ikke avhengig av årstid.
- Høye konsentrasjoner oppstår bare vinterstid, spesielt på kalde og vindstille dager når kalde luftmasser holdes inntengt av varme luftmasser, slik at luftforurensningen hopes opp.

Kjøper tunnel i Belgia

Statens vegvesen vil neste år få levert hvite veggelementer fra Belgia til tunnel på nye storprosjekter i Østfold og Bergen.

Geir Brekke

BERGEN: Ferdige veggelementer i betong er blitt mer og mer vanlig ved bygging av høytrafikkerte tunneler. Tradisjonelt har det vært norsk betongindustri som har levert disse. Men Mesta har i forbindelse med to pågående tunnelprosjekter for Statens vegvesen foreslått en løsning med kjøp av elementer fra det belgiske betongvarekonsernet Marmorith.

- Vi får til sammen 43 000 kvadratmeter med veggelementer fra dette selskapet, og tar sikte på å ta det

i land på Statens vegvesens egen kai på Steinestø i Bergen, sier byggeleder John Ove Bjørge ved milliardprosjektet Ringveg vest. Han har selv besøkt produksjonsanlegget i Belgia, og mener elementene er av den beste kvaliteten han har sett, med lang fartstid fra tunnelbygging i Hordaland. Ikke minst er elementene hvite i fargen, noe som samsvarer med de ønskene Statens vegvesen har for trafikkbildet i tunnelene våre.

Også i den 800 m lange nye tunnelen på E6 gjennom Eidetfjellet i Østfold vil de belgiske veggelementene bli tatt i bruk under fullføringen av delprosjektet Alvim-Solli i 2008. Her er det tale om 6 000 kvm.

- Elementene er skipet inn via Greåker og montasjen starter over nyttår, opplyser delprosjektleder Tore Veum i Statens vegvesen Region øst.



På norsk jord: Byggelederassistent Per Stang på E6 Østfold med tunnelveggene fra Belgia som er lagret på Greåker. (Foto: Endre Dahlen)



Smart kort: Statens vegvesen er med og utvikler et elektronisk betalingskort som du kan bruke uansett om du reiser med tog, bane, buss eller trikk. (Illustrasjon: Kyrre Wedvik)

Reis uten penger

Statens vegvesen samarbeider nå med transportselskap om et felles betalingskort for buss, bane, trikk, tog og ferje.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Om et par år vil antagelig de fleste ha et smartkort i lommeboka.

- I stedet for å betale med mynt

hver gang du kjører buss eller bane, kan du holde et elektronisk betalingskort inntil en billettmaskin som registrerer reisen, forklarer David Kristensveen i Statens vegvesen. De samarbeider med representanter fra fylker over hele landet og NSB om å utvikle et betalingskort som skal gjøre det enklere å reise kollektivt - et kort som skal kunne brukes over hele landet.

Smart system

Å ha smartkort kan sammenlignes med å ha ei AutoPASSbrikke.

- Du kan ha en avtale med kol-

lektivselskapet, og du avtaler hvor mye penger kortet skal fylles med og hva slags type billetter du vil ha. Du kan ha opptil åtte typer billetter på kortet. Smartkortet velger den billetttypen som lønner seg mest når reisen faktureres.

I første omgang jobbes det med å lage et smartkort som kan brukes hos alle offentlige kollektivselskap, men det legges også til rette for å inkludere private aktører senere, som for eksempel Nettbuss og Flytoget. Flere er allerede i gang med elektronisk betaling. Blant annet kollektivselskapet Kolumbus i Sta-

vanger som har egne nettsider der du bestiller kort.

Komplisert

Statens vegvesen har lagt nasjonale retningslinjer og standarder for elektronisk billettering.

- Teknisk sett har vi lagt forholdene til rette så alle skal kunne bruke smartkortet sitt på alle billettsystemer, uansett hvor i landet de reiser. Men for at du kan benytte et smartkort du har i kjøpt i Oslo et annet sted, må det sendes en rekke informasjon mellom kollektivselskapene så de får gjort opp seg i

mellom. Vi jobber nå med å koordinere dette, noe som er relativt komplisert, sier Kristensveen.

Ulike system

Ett av problemene er at det er så mange ulike takstsystemer.

- For eksempel har kollektivselskap ulike aldersgrupper for ungdomskort, det samme gjelder for hvor gammel du kan være når du har studentkort. Her må kollektivselskapene bli enige om retningslinjer for dette, slik at vi kan få en nasjonal standard som alle kan bruke.

Tre kilometer ny veg

Tre kilometer ny E16, hvorav 2,1 km i tunnel, skal gi bedre kapasitet på Vestlandsvegen, som starter i Sandvika utenfor Oslo.

Håkon Aurlien

OSLO: Statens vegvesen og Bærum kommunes administrasjon er nå enig om hvordan ny firefelts E16 skal utformes under og gjennom Sandvika sentrum. Prosjektet vil trolig koste 1,1 mrd. kr. Oppstart blir trolig 2011 og er foreslått finansiert som del av Oslopakke 3.

Forslaget er nå er på høring før politisk sluttbehandling. Planen tar ikke for seg de første par hundre meterne av E16 fra dagens E18. Løsningen der er avhengig av hvilken løsning som blir valgt for en

fremtidig E18 ut av Oslo.

- Tilknytningen mellom E16 og E18 må avklares senere, men alt som bygges nå skal inngå i den endelige løsningen, sier Jan Birger Lund som leder planarbeidet.

- Når vi nå har lagt frem et forslag med kun ett alternativ, skyldes det den brede enigheten som er om løsningen, sier Knut Gløersen som er prosjektleder for Vestkorridorutbyggingen. Prosjektet har ansvar for utbyggingen av E18 vestover fra Oslo og E16 til Sollihøgda mot Hønefoss. E16-traseen som nå skal få sin avklaring er den første av tre parseller i Bærum kommune. Den neste er under bygging og tas i bruk våren 2009 mens den siste opp mot Sollihøgda er under planlegging. Her er det uenighet om forslaget til trasé og saken kan ende i Miljøverndepartementet.



På høring: Prosjektleder Knut Gløersen og planleggingsleder Jan Birger Lund vil starte E16 med 2,1km ny firefelts tunnel under Sandvika. Kartet viser også mulig tilknytning til en alternativt ny E18 i fjellet. (Foto: Håkon Aurlien)

LOFAST-ÅPNING

LOFOTEN ■ 74 år etter de første planene om ferjefri forbindelse til Lofoten kunne dronning Sonja endelig åpne Lofast. Sammen med regionvegsjefen knyttet hun båndene mellom fire regioner.



Godt oppmøte: Publikum fra Lofoten og Vesterålen møtte fram i tusenvis for å hylle dronningen og se det nye veganlegget. (Foto: Giselle Jensen)

Giselle Jensen

GULLESFJORBOTN: Det var unektelig et sus av OL da dronning Sonja smilende kunne hilse 200 hvitkledte barn med lykter i hendene. Barna kom til dronningen fra fire himmelretninger som møtes i rundkjøringen. De ga henne fire silkebånd som representerer de fire regionene vegen forener, Vesterålen, Lofoten, Kvæfjord og Lødingen. Sammen med regionvegsjef Torbjørn Naimak bandt hun båndene fast i en jernring laget hos den lokale smeden. Ringen er 74 cm i omkrets, en centimeter for hvert år de har ventet på denne dagen. Den vakre seremonien var spekket med symbolikk fra den lange kampen for å knytte Lofoten til fastlandet.

Skrøt av veganlegget

- Veger binder mennesker og steder sammen. Endelig er den lange ventetiden over, endelig har Lofoten fått sin vegforbindelse med fastlandet, slo dronningen fast i sin tale. Hun pekte på vegens betydning både lokalt og nasjonalt. - Det er ingen hemmelighet at jeg trives godt i dette området, og jeg er glad for at enda flere nå får muligheten til å oppleve det, fortsatte hun. Dronningen sparte ikke på adjektivene, men betegnet Lofast som et imponerende veganlegg og antakelig det flotteste vi har her i landet. Hun ga samtidig uttrykk for sin glede over at natur og miljø har fått spille en så viktig rolle under gjennomføringen av Lofast.

Jublende publikum

Tusenvis av feststemte mennesker sto stappet sammen som sild i tønne ved rundkjøringen. Folk ved kysten vet å kle seg, så to-tre timer i snøen gikk helt greit. Med skikkelige varmedresser, solide skinnluer og norske flagg holdt de koken. Temperaturen var så vidt på pluss-siden, men et rått drag i luften gjorde likevel dagen nokså kjølig. Under en rosablå himmel, omgitt av det fantastiske blå lyset som kjennetegner vinteren i nord, med landets dronning på det opplyste podiet midt i rundkjøringen ble det en magisk opplevelse. Publikum fikk servert fiolinspill, sang, joik og diktopplesning før et reelt fyrverkeri lyst opp himmelen. På fjellene rundt Gullesfjordbotn lyste varder.

Vegvesenet gledet seg

- Det varmer en vegsjefts hjerte at så mange har møtt opp her i dag. Oppmøtet og oppmerksomheten vi har fått i forkant av åpningen viser viktig-

heten av denne vegen, sa regionvegsjef Torbjørn Naimak i sin tale.

- Vegen vil binde folket sammen på en helt annen måte. Grovt regnet bor det omkring 90 000 mennesker i kommunene i Sør-Tromsø, Lofoten og Vesterålen. Med Lofastforbindelsen blir de plutselig mye nærmere hverandre, slo han fast før han ga tilhørerne en rask gjennomgang av Lofasts lange historie.

Første gang i 1933

- Den første skriftlige dokumentasjon vi har som handler om Lofotens fastlandsforbindelse går helt tilbake til 1933, de første planene og kartene er fra 1942, kunne Naimak fortelle.

Først på 80-tallet ble det fart i sakene, og i 1989 vedtok Stortinget at Lofoten skulle få sin fastlandsforbindelse.

- Anleggsarbeidene startet i 1993, men først i 1998 ble den endelige traseen bestemt. Og i dag kan vi markere åpningen av Lofast, 74 år etter at det hele startet, sa han.

- Ikke alle har vært enige underveis, men jeg håper det er historie nå og at alle kan glede seg over resultatet, sa Naimak.

- Hjertelig til lykke, dette er en stor dag for Lofoten, Nordland og hele Norge, sa samferdselsminister Navarsete. Hun omtalte Lofast som et uvanlig stort og viktig prosjekt.

- Samferdsel skal binde landet vårt sammen og gi grunnlag for bosetting, ressursutnyttning og næringsutvikling. Det gjør Lofast i rikt monn, slo ministeren fast før hun siterte diktet Strid for fred av Arne Garborg.

- Jeg synes dette rommer mye av det Lofast representerer. Mange menn og kvinner har kjempet for Lofast gjennom mange år, fra de som tegnet de første skissene til dem som har jobbet sent og tidlig det siste året. Det er ikke til å legge skjul på at det har vært strid omkring alternativene. Men jeg føler meg trygg på at det er en god løsning vi ser i dag, sa Liv Signe Navarsete.

Lofoten i festskrud

Den 80 km lange vegen fra festplassen i Gullesfjordbotn til Svolveværd gikk gjennom det splitter nye veganlegget. Beboerne lot ikke anledningen til å hilse dronning og minister gå fra seg, men hadde forberedt seg godt. Med flagget til topps og belysning både på innsiden og utsiden av husene, var det ingen tvil om at noe spesielt var i ferd med å skje. Husene langs E10 var i festskrud mens beboerne sto langs vegen og viftet med flagg mens de vinket glade til kortesen på vei tilbake til Svolveværd.

Høytidelig åpning

LOFAST-ÅPNING



Ja lat oss stride,
og lat oss tru
og byggje med
tankar
ei bivre-bru
til den heilage,
høge framtid



Ny vri: I stedet for den tradisjonelle snorklippingen fikk dronning Sonja og regionvegsjef Torbjørn Naimak knytte båndene som symboliserer nye muligheter til forbindelse mellom fire kommuner. (Foto: Giselle Jensen)

Hvitkledd barn: Fra de fire vegene rullet hvitkledd barn store hjul som symboliserte at Vesterålen, Lofoten, Kvæfjord og Lødingen nå er knyttet sammen. (Foto: Giselle Jensen)

ning



AKTUELT

**Rivende brujobb**

■ ■ Arbeidet med å rive Feda bru på gamle E39 (bildet) i Kvinesdal i Vest-Agder er nå godt i gang. Jobben som utføres av entreprenørfirmaet Dokken AS fra Slemmestad startet i oktober og skal være ferdig før nyttår. Firmaet forteller til Vegen og vi at de er godt i rute og at jobben skal bli ferdig til jul som planlagt. (Foto: Kjell Wold)

Fem vil bli leiar

■ ■ Det er fem søkjarar til det ledige vikariatet som leiar for trafikant- og køyretøyseksjonen i Haugaland og Sunnhordland distrikt i eitt år frå 3.mars 2008. Det er fire menn og ei kvinne som har søkt. Alle er tilsette i etaten, men ikkje alle kjem frå Haugaland distrikt, slik Per Herman Pedersen gjer. Dei fire andre vil ikkje ha namnet kjend.

Vurderer måling i Bodø

■ ■ - Vi definerer ikke svevestøv som et problem i Bodø, men vi vil vurdere målinger i enkelte deler av byen, sier distriktssjef Kjell Skjerve i Statens vegvesen. Han peker på økende problemer i befolkningen med astma som en god grunn til å se nærmere på muligheten for målinger. I Region nord er Tromsø og Mo i Rana mest plaget av svevestøv.

Ferjer på anbud

■ ■ To nye ferjestrekninger i Møre og Romsdal legges ut på anbud. Det gjelder strekningen Festøy-Solavågen på E39 og sambandet mellom Ørneset og Magerholm. I begge sambandene setter Vegvesenet store krav til ferjene, både når det gjelder effektivitet, manøvreringsevne og lastetid. Kontraktperioden er fra 2011-18.

400 tonn må bort

Veritas mener en unøyaktig plassert bærebjelke er årsak til at forskalingen sviktet under støping av den nye E16-brua i Bærum sist måned.

Håkon Aurlien

BÆRUM: 400 tonn betong og stål fjernes nå og forskalingen må bygges på nytt.

- Uhellet vil ikke føre til forsinkelser for åpningen av den nye vegen, sier prosjektleder Knut Gløersen.

Forskalingssvikt

Vegvesenet bygger nå en ny E16 mellom Sandvika og Sollihøgda og brua ligger på den fem kilometer lange strekningen fra Wøyen til Bjørum som skal åpnes i april 2009, et halvt år senere enn opprinnelig planlagt.

Uhellet skjedde under støping av første del av brua som skal føre E16 over Issielva der vegen svinger opp mot Sollihøgda. Da nesten 400 tonn betong var på plass sviktet forskalingen. Området rundt brua ble umiddelbart sperret av. Entreprenøren AF Betonmast Håkanes ANS engasjerte Veritas for å finne årsaken til støpeuhellet. De har også gitt anbefalinger som skal hindre gjentakelse.

Uhellet førte til arbeid for mange. Entreprenøren engasjerte et rivningsfirma til oppryddingen, men før de kunne sette i gang måtte det lages en arbeidsbeskrivelse som skulle godkjennes av Arbeidstilsynet.



Uhell: Prosjektleder Knut Gløersen regner med at 400 tonn betong og stål må fjernes bit for bit etter støpeuhellet på E16-brua over Isibrua. (Foto: Håkon Aurlien)

Mer bompenger må til i Bergen

Statens vegvesen har skissert en forlengelse av Bergensprogrammet med fem år for å finansiere andre del av Ringveg vest og neste etappe på bybanen.

Geir Brekke

BERGEN: Etter gjeldende vedtak skal bompengeringen i Bergen avvikes i 2015. Men det mangler midler til andre byggetrinn av Ringveg vest fra Fyllingsdalen til Vestre innfartsåre, med et kostnadsoverslag på 1,5 milliarder kroner. Dessuten mangler det finansiering til videreføring av bybanen videre sørover i Fana, fra Nesttun til Rådal, som koster ca. én milliard kroner.

Tre milliarder

Målet med forslaget er å kunne gå videre på det pågående arbeidet på Ringveg vest. Første etappe er nå under bygging, og skal være ferdig i 2010. Bybanen mellom sentrum og Nesttun blir ventelig ferdig iallfall året etter.

I tillegg er det i skissen tatt høyde for bygging av Skansetunnelen mellom Sandviken og sentrum, som skal avlaste deler av gatenettet i sentrale deler av Bergen. De såkalte sekkepostene i Bergensprogrammet er i skissen foreslått videreført på dagens nivå i tilleggssperioden på fem år.

Totalbehovet blir dermed tre milliarder kroner for trinn 2 i Bergensprogrammet.

20 kroner

- Dersom tilleggsinvesteringene skal være fullført innen 2019, kreves det en bompengesats for personbiler på 20 kroner per passering fra 2010 til 2019, sier sjefsingeniør Magnus Natås i Statens vegvesen. Dersom det ikke blir gjort vedtak



God framdrift: Statens vegvesen er kommet langt med bygging av første byggesteg på Ringveg vest i Bergen, men mangler midler til andre byggesteg, som vil gi langt større effekt. (Foto: Geir Brekke)

om takstøkning vil alternativet være en dobling av innkrevingsstiden, til 2023. Dagens passerings-takst er 15 kroner, der gunstigste rabatt gir passering til ni kroner for personbiler.

Skal skissen bli et forslag, og forslaget bli vedtatt i kommunen, må en ha en godkjenning av Stortinget av forlengelsen av Bergensprogrammet. Bergen kommune må innen 15. april 2008 bestemme seg for om det skal satses på at den

skisserte videreføringen skal gjennomføres, som en del av høringsuttalelsen til forslaget til Nasjonal Transportplan for 2010-2019.

Oslopakke 3

Under behandling av Oslopakke 3 er det slått fast at Statens vegvesen må gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) før man kan gå videre med planleggingen. Det er i dag uvisst om Samferdselsdepartementet vil kreve KVU av planene

for forlengelse av bybanen og andre byggesteg på Ringveg vest.

Uansett vil det bli krav om KVVU for arbeidet med transportanalyse for Bergensområdet, der også nye vegprosjekter i nabokommunene til Bergen er trukket inn, med et samlet investeringsbehov på ca. 37 mrd. kroner.

- Men denne samordningen vil ikke kunne rekke å komme med i neste periode for Nasjonal Transportplan, 2010-2019, sier Natås.

Aktuell i Haugalandspakken

Eit nytt vegsamband mellom det planlagte T-sambandet og rv. 47 kan bli ei av dei første oppgåvene i arbeidet med Haugalandspakken.

Geir Brekke

HAUGESUND: Dette gjeld ei ny riksvegstrækning mellom Norheim og Raglamyr i fastlandsluten av Karmøy kommune.

- Gjeldande reguleringsplan for den 1,8 km lange vegen er frå 1998, men planen er alt forelda, seier Magnus Fredheim i Statens vegvesen. Det viktigaste er at nye tra-

fikkprognoser tilseier at det her må byggjast ein firefeltsveg, dessutan er vegnormalen endra sidan førre planvedtak. Ei endring av reguleringsplanen må såleis til og prosjektet skal bli gjennomført.

Det er førebels ulike syn på prinsippkissa til endring når det gjeld linjeval og kryssforming.

Planprosessen vil venteleg ta eitt års tid.

- Men det hastar med planarbeidet, sidan prosjektet kan bli prioritert høgt av styringsgruppa for Haugalandspakken, seier Magnus Fredheim i Statens vegvesen Haugaland og Sunnhordland distrikt.



Fornøyde kunder: Johan Tryving og Therese Mikalsen er fornøyde kunder når Ingrid Sørlie ved Billingstad trafikkstasjon og faggrupeleder Mona Johansen driver "felttrening" sammen med veileder Morten Vardeberg. (Foto: Håkon Aurlien)

Lærer å unngå munnhuggeri

FAKTA

Statens vegvesen Region øst er nå i ferd med å innføre en HMS-prosedyre for hvordan ansatte skal forholde seg når de blir utsatt for trakassering, trusler eller vold.

Trafikkstasjonene på Billingstad og Risløkka er først ute med opplæring av de tilsatte i hvordan de kan legge til rette for å unngå konfliktsituasjoner, dempe dem hvis de først har oppstått, eller håndtere dem hvis konflikten ikke er til å unngå.

Ansatte ved trafikkstasjonene i Oslo skolerer nå i hvordan de skal få fornøyde kunder og dermed forebygge konfliktsituasjoner.

Håkon Aurlien

OSLO: -Heldigvis er det uhyre sjelden vi opplever fysisk vold. Men det gjør noe med et menneske å se folk slå i bordet, banne og bruke ukvemsord. Kanskje har det gjort

noen av oss litt hardhudet, sier faggrupeleder Mona Johnsen ved Billingstad trafikkstasjon.

Seks av de ansatte i publikumskranken og to ledere ved Billingstad trafikkstasjonen er nå i siste fase av en opplæring som har vært etterspurt av de ansatte. Teoridelen er fordelt på tre dager, og følges opp ved "felttrening" der det jobbes som vanlig følges av en veileder.

Kan forstå

- Dette er et nytt og uvant etterutdanningstilbud, men oppleves veldig positivt. Alle trafikkstasjonsansatte burde få tilbud om et slikt

kurs, sier Mona Johnsen. Hun kan forstå at noen kunder reagerer med sinne.

- Har man tatt seg fri fra jobben og reist hit for å registrere en bil eller bytte førerkort, forstår jeg at man reagerer over å måtte gå med uforrettet sak fordi vårt datasystem er ute av funksjon. Da må vi ta støytten for det kunden opplever som et firkantet system, sier hun.

For noen år siden opplevde de ansatte at en kunde trakk frem en pistol. Politiet ble tilkalt og arresterte mannen. Dagen etter kom politiet tilbake og hadde et møte med de ansatte.

- Det var vi veldig glad for. I skoleingen nå lærer vi hvordan vi skal kommunisere med kundene slik at vanskelige saker blir løst uten ubehag. Men vi lærer også hvordan vi skal nullstille oss etter en spesielt ubehagelig sak slik at den ikke går ut over andre. Har vi hatt en ubehagelig opplevelse er det lov å ta en liten pause og snakke med en kollega før vi tar imot et ny kunde, sier hun.

Også hallkontroll

Ti av de ansatte ved Risløkka trafikkstasjon er med på tilsvarende kurs, korrigert ut ifra problemstil-

linger mest aktuelle for de som driver kontroll av kjøretøy.

- Vi opplever hver eneste dag situasjoner som kan utvikle seg i aggressiv retning. Da er det om å gjøre at vi håndterer disse situasjonene riktig, sier Hans Olav Simonsen, som leder hallkontrollvirksomheten. For snart tre år siden gikk han fra bilbransjen til Vegvesenet, og ser problemstillingen litt fra begge sider.

- Når Vegvesenets utøver myndighet er det veldig viktig å snakke med folk på en positiv måte. Alle har godt å lære litt mer om pedagogikk og psykologi, sier han.

Ny bru i Ytre Sogn blir utsett ett år

Monteringa av den planlagde nettverksbogebrua i Brandangersundet i Ytre Sogn er utsett i ett år til våren 2009.

Geir Brekke

BERGEN: Det 220 meter lange hovedspennet gjer at dette blir ein einestående brukonstruksjon. Einaste tilsvarande riksvegbru i landet er Bolstadstraumen bru på riksveg 569 i Vaksdal i Hordaland, men

denne brua frå 1963 har eit hovudspenn på 84 meter.

- Vi er ikkje i mål med analysane for hovudbæresystemet, seier Eldar Høysæter i Vegdirektoratet. Vi har gått nokre rundar med fleire konsulentar, og det siste halvåret har eit firma i Austerrike utført kompletterande analysar i samband med godkjenningsskontrollen.

- Tilhøvet mellom bogetvernsnittet og spennvidda gjer dette til ein svært slank konstruksjon. På grunn av låg trafikkmengde har ein i tillegg funne det rett å prosjektere brua med ei etter måten smal bruplate og

eitt køyrefelt. Føringsbredda er fem meter, slik at småbilar kan passere kvarandre eller eit vogntog.

- Vi må sjå på marginane med fleire vogntog på brua samstundes, seier Høysæter, som på noverande tidspunkt ser heilt bort ifrå at ein kan montere brua sommaren 2008, slik planen har vore. I staden blir det vonleg brumontering våren 2009, og opening i Gulen på ettersommaren 2009.

Arbeidet med tilførselsvegane på fastlandssida nord for Sløvåg og på Sandøy går som avtalt, og vil vere ferdig til sommaren neste år.



Einaste i landet: Bolstadstraumen bru i Hordaland er den einaste riksvegbrua i landet bygt etter nettverksbogeprinsippet. (Arkivfoto: Geir Brekke)

TEKNOLOGI



Smart salting: Statens vegvesen skal forske på hvordan de kan redusere saltforbruket og bruke mindre miljøskadelig salt i sårbare områder, samtidig som det blir trygt å kjøre. (Arkivfoto: Statens vegvesen)

Skal salte smartere

Vegene saltes mer og mer. Nå skal Statens vegvesen finne ut hvordan vegene kan saltes smartere, så det ikke brukes så mye salt som kan skade grunnvann og vegområder.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Salt senker frysepunktet i vann slik at is ikke dannes når saltkonsentrasjonen og temperaturen ikke blir for lav. Salt på vegoverflaten medfører at snøen ikke fester seg så fort og blir lett å fjerne. Salt er derfor smart å bruke, men det saltes for mye, noe som ikke er bra for miljøet. I dag bruker entreprenørene 137 000 tonn salt, dobbelt så mye som for seks år siden.

- Målet er å bruke mindre salt og salte smartere, slik at folk kan kjøre sikkert uten at salting går ut over miljøet, sier Åge Sivertsen i Statens vegvesen. Han leder FoU-prosjektet Salt SMART som skal pågå fram til 2010. SMART er forkortelse for Strategi og styring, Miljøvirkninger, Alternativer, Reduksjon og Tiltak.

Salte bivirkninger

Salt virker inn både på planter, fisk og vegetasjon langs vegen og kan forurense drikkevann.

Salt som havner i en innsjø kan bli liggende som ei stillestående saltløsning på bunnen. Det kan gi mangel på oksygen så blant annet

bunndyr dør.

- Vi skal se på bruken av alternative kjemikalier i særlige sårbare områder. Det kan for eksempel være organiske salter, men ulempen med slike stoffer er blant annet at de forbruker oksygen ved nedbryting. Dessuten kan slike kjemikalier koste opptil 15-20 ganger så mye som salt, sier Sivertsen.

Mulig å redusere

Sivertsen sier saltmengden kan reduseres ved å bruke riktig metode, godt utstyr og ved å salte til riktig tid.

- Hvis det brøytes bedre under og etter snøfall, kan saltbruken i forbindelse med snøvær reduseres betydelig. Det er ofte kroner som er avgjørende og entreprenørene kan spare penger på å bruke færre brøytebiler og mye salt i stedet for å brøyte. Vi må blant annet prøve å bedre kontraktene slik at riktig metodevalg og økt kompetanse på området er lønnsomt for entreprenørene, mener Sivertsen.

Vil vite mer

Sivertsen sier de vet mye om hvordan salt virker, men mangler noen grunnkunnskaper på hva som skjer kjemisk og fysisk med snø-isdekket når det saltes.

- Vi må også få klarlagt tålegrenser for planter, fisk, innsjøer, elver og grunnvann i forhold til salt. Det er viktig at vi kan dokumentere at vi holder oss innenfor naturens tålegrense og lover og forskrifter, sier Sivertsen.

God konkurranse

Eit lyspunkt for Vegvesenet: Sju entreprenører ønsker å bygge to nye småbruer på E39 i grenseland mellom Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Prosjektleder Per Kristian Hovdahl kunne puste letta ut etter at alle tilbudsconvoluttane var opna. Det lågaste tilbudet lå

godt under Vegvesenet sitt eige kostnadsoverslag for bygging av Engdalsbrua og Staursetbrua. Entreprenøren Grunnarbeid AS vil gjere arbeidet for 6,54 millionar kroner. Dei øvrige tilboda var: Gran Ekran 7,7 mill., Mesta 8,2 mill., Reinertsen 8,5 mill., NCC 8,8 mill., G-Bbygg 8,8 mill. og Søbstad 9,3 millionar kroner.

Denne entreprisen er den aller første på storprosjektet Renndalen – Staurset. Ei ny og mykje større entreprise er utlyst med tilbudsfrist 4. februar.

Robot gjer jobb

I framtida vil bruk av robot med kamera vere ein av fleire aktuelle metodar for tunnelinspeksjonar i eldre tunnelar med tronge rom bak kvelven.

Geir Brekke

BERGEN: Det er Harald Buvik i Vegdirektoratet som opplyser dette. Han har orientert regionane om status for FoU-arbeidet på tunnelutvikling i Statens vegvesen. Eit område som det blir lagt mykje arbeid i for tida er utvikling av trygge og pålitelege inspeksjonsmetodar i alle tunnelane der kravet om inspeksjonar ikkje var aktuelt då tunnelane i si tid blei bygde.

Ny teknikk

Dette er ikkje minst eit spørsmål om tryggleiken til dei som har ansvar for inspeksjonane. Når holrommet mellom fjellet og tunnelkvelven blir for trangt er det uråd å kome til fysisk sett på dei tringaste partia. Dermed blir det nødvendig å ta i bruk ny teknologi for å kartlegge heile tunnelen.

Robot-veg

- Vi har testa den trådlause roboten med linse og lys, og så langt funne både minus og pluss med denne metoden. Største minus er at den vesle robotvogna har vanskeleg for å orientere seg om at ho er på toppen av tunnelkvelven. Det har ført til at vogna ramler ned langs sidene. Vi vil derfor gjere nye forsøk med bruk av ei ledelinje på toppen av kvelven, seier Buvik. Ved bygging av nye tunnelar kan dette løysast

ved å lage ein køyrebane for inspeksjon med robot.

Det vil og vere aktuelt å få til bruk av eit kamera som kan panorere på roboten. Så langt er det uansett gode bilete som blir levert med robot. Manøvreringa kan skje frå trafikkrommet.

Samstundes krev roboten minst 15 centimeters plass for ikkje å køyre seg fast mellom fjellet og tunnelkvelven. Roboten kan vere i drift tre timar om gongen.

Teleskopstong

Buvik opplyser at teknologiavdelinga i Vegdirektoratet også har testa inspeksjon med teleskopstong med linse og kamera. Fordelane med dette utstyret er at ein får sett korleis tilhøva er på toppen av kvelven – opp til seks meters høgde. Stonga kan ein ha med seg når ein går langs tunnelen. Biletkvaliteten er middels god, men dette kan bli betre med anna kamera med ekstra kunstlys. Brukar ein inspeksjonsstonga er det tilsvarande mindre behov for at menneskap må krype opp på kvelven. Driftstida på teleskopstonga er seks timar.

- Denne metoden skal no testast vidare ut i Region sør, opplyser Harald Buvik, som er glad for at det er stor interesse i bransjen for å syne fram moglege løysingar på dei utfordringane Statens vegvesen står overfor med inspeksjonar av eksisterande tunnelar landet rundt. Alf Kveen held oversikten over aktuelle prøveobjekt for etaten frametter.

Robot-vogna: Frå testinga av roboten som tunnelinspektør i tronge rom på kvelvtaket. (Foto: Macroswiss)



- Paradoksalt TBM-fravær

- Det er nesten et paradoks at det ikke er noen pågående TBM-prosjekter i Norge, mens fullprofilboring foretrekkes som drivemetode i 70-80 prosent av internasjonale tunnelprosjekter.

Kjell Wold

OSLO: Det sier forskningsleder Eivind Grøv (bildet) ved SINTEF Byggeforsk i Trondheim. Han er forbauset over at en internasjonalt velbrukt og anerkjent tunneldrivemetode, som ble utviklet for bruk i såkalt "hard rock" i Norge på 70- og 80-tallet i store vannkraftprosjekter, ikke lenger brukes her hjemme. Meråkerprosjektet (vannkraft) tidlig på 90-tallet var det siste i Norge der TBM ble brukt.

Passer også i Norge

- Det er ikke tvil om at TBM-drivemetoden passer best i løsmasser og svake bergarter, som det er ganske mye av i andre geologiske områder enn nord i Skandinavia. Men selv om mye berg i Norge er

hardere enn mange steder i Europa, viste hard rock-teknologien som ble brukt på de store vannkrafttunnelene på 70- og 80-tallet at TBM-metoden fint kan brukes på mange tunnelprosjekter også i Norge, sier Grøv.

- I Norge er vi flinke til å bruke berget til mange formål, ikke bare til vannkraft- og vegtunneler, men også til andre typer tunneler og underjordsanlegg. For mange prosjekt vil konvensjonell boring og sprengning være eneste alternativ. Men det er viktig for de prosjekter der TBM kan være aktuelt, at det vurderes i en tidlig fase i prosjektene, sier Eivind Grøv. Han mener mange tunneler ikke er problem-løser, men mulighetsskapere. I et slikt perspektiv kan TBM vurdert tidlig gi muligheter og løsninger som ikke oppnås ved konvensjonell tunneldriving.

TBM med fortrinn

Norge var verdensledende på TBM for 20-30 år siden. Det er vi ikke lenger nå. Det beklager Grøv på vegne av de norske miljøene som utviklet drivemetoden. Han synes det absolutt bør være plass til bruk av fullprofilboring i entreprenørmarkedet igjen i Norge nå som

anleggsbransjen opplever høykonjunkturer. Men han påpeker at det gjelder prosjekter der TBM-ens fortrinn kan utnyttes.

- Det er også et annet aspekt ved dette: Dersom vi skal eksportere norsk tunnelteknologi til utlandet er vi også nødt til å vise at vi behersker faglig ulike typer drivemetoder. Markedet vi opererer i blir i stadig større grad preget av internasjonale aktører, sier Grøv.



en i tronge tunnelrom



Nye luker: Slik blir inspeksjonslukene i nye tunnelar. (Foto: Geir Brekke)

Betre plass: I nyare tunnelar er det plass til, inspektørar bak kvelven. (Arkivfoto: Kjell Wold)



Større maskiner

- I dag bygges det både større og mer fleksible TBM-maskiner enn da vi begynte å anvende metoden i Norge.

Kjell Wold

OSLO - Ny teknologi og større maskiner øker bruksområdene for TBM-teknologien. Det er viktig at anleggsbransjen ser denne muligheten, selv om jeg er klar over at det er store førstegangs investeringer forbundet med dette, sier SINTEF-forskeren. Eivind Grøv tror det er viktig at de største byggherrene som Statens vegvesen og Jernbaneverket bør gå foran og vurdere denne drivemetoden som alternativ på et tidlig tidspunkt i utviklingen av sine prosjekter.

Tankekors

Grøv er også bekymret for hvorvidt vi kan opprettholde en tilstrekkelig fagkompetanse i det norske anleggsmiljøet når bruken av TBM har vært så fraværende som den har så lenge. SINTEFs laboratorium som tester geolo-

giske materialers slitasjeegenskaper har stort pådrag av testing for prosjekter i utlandet, men i de senere årene er det lenge mellom hver gang det har kommet tilsvarende forespørsler fra prosjekter i Norge.

- Det er dessverre ensbetydende med at metoden heller ikke vurderes som alternativ. Så kan vi gjerne spørre oss selv hva det skyldes, sier Eivind Grøv.

TBM: En fullprofilmaskin som dette brukes nå på flere storprosjekt i Sverige og andre steder i Europa. (Foto: Herrenknecht)



0,5 l/mil om fire år

Regjeringa går inn for nye nasjonale mål om at gjennomsnittleg klimagassutslepp frå nye personbilar skal reduserast til maksimalt 120 gram CO2 per kilometer innan 2012.

Dette tilsvarer 0,5l bensin/mil eller 0,45 l diesel/mil. I dag er utsleppet frå nye bilar i gjennomsnitt 158 g/km i Norge men 140 g/km i EU. Dei nye nasjonale måla samsvarar med ein friviljug avtale mellom EU og bilindustrien.

- Noreg skal vere eit føregangslan- d i bruken av bilar med lågare utslepp, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete på ein pressekonferanse da ho presenterte dei nye nasjonale måla saman med miljø- og utviklingsminister Erik Solheim.

For å fremje ein meir miljøvennleg transportsektor har Regjeringa frå 2007 erstatta slagvolumslagvolumkomponenten i eingangsavgifta med ein CO2-komponent. Det gjennomsnittlege CO2-utsleppet frå nyregistrerte bilar er redusert frå 177 g/km i 2006 til 158 g/km i perioden frå januar til august 2007.

- For å oppnå reduksjonar i klimagassutslepp frå transportsektoren må vi ta i bruk eit breitt spekter av tiltak. I tillegg til å redusere utsleppet frå nye bilar,

må vi mellom anna redusere transportbehovet, utvikle alternative drivstoff og reise meir kollektivt, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

Lansering: Hybridbilen Honda Insight vart lansert med et klimagassutslepp på 80 gr/km under bilutstillinga på Lillestrøm i år (Foto: Håkon Aurlien)



LANDET RUNDT



Førstehjelp

VADSØ ■ Sara Strand fra Vadsø skole demonstrerte førstehjelp for russiske trafikksikkerhetseksperter som deltok på Vegvesenets trafikksikkerhets konferanse i Vadsø. De

russiske deltakerne fikk tid til en snartur innom skolen og barnehagen i byen for å se hvordan norske barn lærer opp til god adferd i trafikken. (Foto: Giselle Jensen)



Jul på Landhandleriet

ØYER ■ H. Blindheimsvik landhandleri på Norsk vegmuseum står julepyntet og klart for storinnrykk.

Det er åpent fra kl 10 til 15 på

søndager fram til jul. Mia Lange-myrr og Randi Skjelsvold er klare til å betjene kunder som vil ta en julehandel i 50- og 60-tallets ånd. (Foto: Ole Arvid Flatmark)



Trondheims dypeste punkt: Vegvesenets Nelly Næss delte ut sertifikat til dem som turde å ta seg ned til bunnen av byggegroppen, der sjøen står 14 meter høyt på utsiden av stålveggene. (Foto: Tove Eivindsen)

Ground Zero

UNDER SKANSEN ■ Hundrevis av nysgjerrige trøndere benyttet sjansen da Statens vegvesen inviterte til åpen dag på Nordre avlastningsveg forrige søndag. Mest heldig var nok de to hundre første som spaserte (nesten) tørrskodd på havets bunn under Skansen. De

fikk nemlig utstedt et eget sertifikat som synlig bevis på at de hadde vært på Trondheims dypeste punkt, 14 meter under havet.

Dagen etter ble forøvrig trafikken på første del av det store veganlegget "satt på", som det heter på vegvesensk.



Pilen peiker berre ein veg

SANDNE ■ Her legg mannskap frå Cleanasol i Moss siste handa på vegmerkinga på den splitter nye riksveg 44 Stangeland-Skjæ-

veland i Rogaland, som blei opna for trafikk 12. desember.

Den 6,5 kilometer lange strekningen har fire smale felt, og vil

vera ei god avlastning for dagens trafikk på E39 mellom nordre og søre delar av Jæren og Dalane. (Foto: Geir Brekke)



Klatrer i jobb

HAMAR ■ Statens vegvesens mange bruer skal gjennom rutinemessige inspeksjoner og noen ganger kan det være kronglete å komme til.

Nylig var brueksperter fra Statens vegvesen Region øst, deriblant Morten Wright Hansen (øverst) og Jørgen Waag, på kurs for å lære seg å bruke fjellklatrings-

utstyr ved inspeksjon av bruer. Utstyret skal ikke erstatte bruk av arbeidsplattformer for å komme til på vanskelige steder.

- Det er ment til bruk der konsekvensen av et uhell er noen skrubbsår eller blåmerker, sier Nina Utne som har tatt bildet av kollegene. (Foto: Nina Utne)



Funklende brubelysning

DRAMMEN ■ Store, brusøyler i massiv, grå betong kan også gjøres vakre. For eksempel med flott belysning. Mange av søyleparene

ved den store rundkjøringa på Brakerøya under den nye motorvegbrua i Drammen har ikke tatt på seg julepynten nå i desember.

Brusøylene har rett og slett fått påmontert fast lys. Som dere kan se tar lyset seg virkelig flott ut i nattemørket. (Foto: Kjell Wold)



Miljøvennlig anleggssykling

LARVIK ■ Statens vegvesen har også anleggssykler slik at ansatte kan trå til på anleggsinspeksjoner. Her er Kari Strand, Yngvar Haugen, Henning Røed og Dag Atle Tangen

som jobber med E18 Bommestad ved Larvik - de bruker syklene aktivt for å spare miljøet, samtidig som de kommer seg kjapt til og fra anlegget. (Foto: Grethe Bodholt)



Brems ned

TANA ■ Ungdomsbedriften Brems ned på Tana videregående vil opplyse trafikantene om hvordan de skal opptre når de møter hest og

rytter på vegen. Her er hele gjengen sammen med mentor Roar Olsen fra Statens vegvesen og fjordingen Villemann. (Foto: Giselle Jensen)



Vegen og vi: Selv om Calabria-mafiaen herjer i Tropea i Sør-Italia, legger ikke Bjørn Lauritzen skjul på at han leser Vegen og vi. (Foto: Marie Aune)

Sykkelveg mot brua

VALLAVIK ■ Det blir ein storvegs attraksjon også for syklistar og fotgjengarar når landets lengste hengbru blir ferdig i 2012. Første delen av sykkelvegen til Hardangerbrua er ferdig i desse dagar (biletet). Ein anar korleis brua vil strekkje seg over fjorden i bakgrunnen. Og hardingane vonar at byggearbeidet set ny fart ut på våren i 2008. (Foto: Henriette Djonne)



Tankeflukt

TROPEA ■ Lukk øynene, glem plikter, snø og surt desembervær. Tenk heller tilbake på sommerens late dager med sol og bading i forfriskende natriumkloridoppløsning. For å hjelpe tankene på veg, bringer vi her et bilde av en ferie-

rende Bjørn. Han er "nærmeste pårørende" til Gerd Lauritzen, som til daglig stiller med vegvesenske regnskaper i Trondheim. Og selvsagt tar mannen Bjørn fram Vegen og vi når han skal kose seg skikkelig på ferien i Sør-Italia.

REPORTASJE

Hund etter pølser

■ ■ Seksjonsleder Tore Braaten (bildet) i Statens vegvesen hadde flere oppdrag da han åpnet ny 1,2 kilometer gang- og sykkelveg Røyken. Han holdt både snor som den lokale ordføreren skar over og matet hunder og tobente med pølser under feiringen. Den firbeinte fotgjengeren var en riktig hund etter pølser og glefset skikkelig til da Braaten matet bisken. Vår mann har fortsatt alle fem fingre i behold etter Tore Hunds etegilde. (Foto: Kjell Wold)

**Vant sykkelhjelm**

■ ■ Tobias Solli (12) vant en sykkelhjelm under Handelsstevnet i Nedre Telemark for leden. Over 150 ungdommer deltok i en spørrekonkurranse arrangert av kampanjnettverket for hjelmbruk i samarbeid med Statens vegvesen. Tobias var sammen med Frida Fredin Nerisen eneste deltager som hadde riktig på alle spørsmålene. (Foto: Vibeke L. Jacobsen)

**Kraftige busspassasjerer**

■ ■ På Kongsberg må det være spesielt kraftige busspassasjerer. De trenger tydeligvis mye plass både på bussen og på benken når de sitter og venter. Annet kan ikke dette bildet forklares med fra en buss-holdeplass med et en gang ganske vanlig og pent leskur langs riksveg 40 gjennom byen. Godt gjort å få til dette, mener vi. (Foto: Tore Braaten)

Smadret toalettbygg

■ ■ Et svensk vogntog smadret toalettbygget på rasteplassen i nordgående løp på E6 utenfor Ås i Akershus sist uke. En person hadde nettopp forlatt bygget da vogntogføreren svingte inn fra E6 og feilberegnet veggrepet. Det var ikke stor hastighet, men toalettbygget ble knust og bilen såpass skadd at lasten måtte flyttes over til andre vogntog.

Godt tilrettelagt for vintersykling

Sandefjord er ein god by for vintersykling. No har vestfoldbyen og fått sitt aller fyrste sykkelfelt.

Kjell Wold

SANDEFJORD: Prosjektleder for sykkelbyen, Ole Jakob Hansen i Sandefjord kommune er sjøl helårssyklist. Han tilhører ei gruppe syklistar sykkelbyprosjektet legg mykje vekt på å leggje tilhøva betre til rette for enn i dag, nemlig transportsyklistane.

- Dei beste sykkelbrukarane er folk som sykklar til og frå jobb eller skule. Sykkelbyprosjektet tek sikte på å leggje forholda betre til rette spesielt for dei, seier overingeniør Lars Olav Farstad i Statens vegvesen.

- Det er jobba mykje med å komme fram til det forslaget til plan for sammenhengande sykkelvegnett som no blir presentert for politikarane. I påvente av hovedsykkelplanen rettast innsatsen mot utbetring av sentrale krysningspunkt, sykling mot envegskjøring, sykkelparkering, vedlikehald, sykkeleginspeksjonar og informasjon, seier Farstad.

Sykkellundersøking

SINTEF sin forundersøking for dei fem sykkelbyane i Region sør, viser eit stort potensiale for meir vintersykling.

- Sandefjord egner seg spesielt godt for vintersykling, er Farstad og Hansen enige om. Både befolkningsmessig og topografisk er hvalfangerbyen godt egnet for sykkelbruk og om vinteren. Lite snø og godt vintervedlikehald bidreg og til det.

- Byen med drøye 40 000 innbyggjarar er veldig kompakt. 85 prosent av innbyggjarane bor berre tre kilometer frå sentrum og heile 95 prosent av befolkninga bur maksimalt fem kilometer frå bykjernen, seier



Kryssing: Strandpromenaden - eit av seks krysningspunkt i sentrum som skal sikrast betre med opphøyde gangfelt, noko Lars Olav Farstad i Statens vegvesen t.v. og Ole Jakob Hansen i Sandefjord kommune er nøgd med. (Foto: Kjell Wold)

Farstad. Sandefjord er klart størst av dei fem sykkelbyane i Region sør, men likevel ein typisk gjennomsnittsby kva sykkelbruk vedgjeng.

Gode forhold

Forundersøkinga synte at berre 16 prosent av dei som sykklar regelmessig i sommerhalvåret og brukar sykkel om vinteren. I Sandefjord bør derfor potensialet for vintersykling være veldig stort, meiner Farstad og Hansen. Undersøkinga synte og at skoleungdom og studentar er flin-

kare til å sykle om vinteren enn jobbpendlarane.

Auka bilhald

Bilhaldet i kvar hushaldning hadde elles stor verknad for bruken av sykkel om vinteren. Med auka bilhald minka andelen som sykla både om høsten, vinteren og våren. Sykkelbruken på årsbasis var størst i Kongsberg og Mandal av dei fem sykkelbyane med Sandefjord på klar tredje plass.

Andelen jobbsykling var slik:

Kongsberg 58 prosent, Mandal 44 prosent, Sandefjord 41 prosent, Grimstad 34 prosent, Notodden 26 prosent.

- Hovedsykkelplanen for Sandefjord som vi jobber med no blir viktig for å stake ut planen for dei neste åra, seier Ole Jakob Hagen. I bydelane er det alt godt tilrettelagt for sykling mange stader. No står sentrum for tur. Derfor er utbetring av seks krysningspunkt i bykjernen blant det ein satsar mest på nå framover.

- Et modig prisvalg

Statens vegvesens landsdekkende kontaktsenter i Steinkjer stakk av med årets store arbeidsmiljøpris under LO's tradisjonsrike Kartellkonferanse på Gol.

Knut Opeide

TRONDHEIM: - Juryen har her gjort et modig valg, sa lederen for senteret, Bente Karin Trana, i forbindelse med overrekkelse av prisen på 50 000 kroner.

I sin begrunnelse la juryen betydelig vekt på at Statens vegvesens kontaktsenter har tatt hele avtalen om inkluderende arbeidsliv på alvor

og ikke bare fokusert på lavest mulig sykefravær. Her satses det nemlig bevisst på aktiv tilrettelegging og integrering av folk med funksjonshemninger og redusert arbeidsevne.

- Pr. i dag er 11 av våre 58 ansatte personer med redusert arbeidsevne i en eller annen tilrettelagt stilling. Dette er et bevisst valg, selv om det gir oss et noe høyere sykefravær. Men vi kompromisser ikke, verken med kvalitetskrav eller budsjett, sa Trana, som hadde med seg plasstillitsvalgt Torill Løvlund Gangstad og regiontillitsvalgt Marte Martinussen under prisutdelingen på LO-konferansen.

Denne prisen blir nok også lagt merke til av vegdirektør Terje Moe



Stolte prisvinnere: Tillitskvinne Torill Løvlund Gangstad og avd.dir. Bente Karin Trana mottok Aktuell's arbeidsmiljøpris under LO-konferansen på Gol. (Foto: Nina Hanssen, Aktuell)

Gustavsen. Det var nemlig han som høytidelig åpnet dette senteret da han var samferdselsminister i

2001. Kontaktsenteret behandler årlig om lag en halv million henvendelser.



Drama på skolen: Trafikklærerstudentene Inger Hammer Gjevik og Ronny Buset mener rollespill kan sette i gang viktige tankeprosesser for elever på trafikalt grunnkurs. (Illustrasjonsfoto: Henriette Erken Busterud)

Drama for trafikklærere

Hvordan bruke drama i trafikkundervisninga? Det var tittelen på et frivillig todagers kurs på trafikklærerstudiet ved Høgskolen i Nord-Trøndelag.

Henriette Erken Busterud

STJØRDAL: - Trafikklærerne kan ha behov for å ta i bruk nye

arbeidsmetoder for å nå målet om mer reflekterte elever, sier Per Haukeberg, fagansvarlig for trafikklærerstudiet på Høgskolen i Nord-Trøndelag.

Han syntes det var en god idé da en trafikklærer forslo å ta i bruk drama og rollespill i undervisninga.

- Vi hadde ingen erfaring med dette fra før og leide inn en fra dramalinja på lærerutdanninga. Jeg tror drama er en fin måte å få elevene til å reflektere og bli mer bevisste på. Drama og bilder kan få fram følelser og empati bedre

enn bøker og forelesninger, sier Haukeberg.

Vellykket

Kurset var åpent både for studenter og trafikklærere i jobb. Tretten stykker deltok på dramakurset, både lærere og studenter. Ronny Buset og Ingunn Hammer Gjevik var blant deltakerne, og begge syntes det var spennende og artig.

- Vi startet med ulike måter å bli kjent på i ei gruppe og skape trygghet, noe som er viktig ved oppstart av trafikalt grunnkurs. Jeg tror drama kan være et bra virke-

middel å bruke for trafikklærere, men det viktig å få til en god samtale om det som skjedde i rollespillet etterpå, påpeker Gjevik som ellers syntes det var bra at lærere og studenter deltok på lik linje.

Mer reelt

- En annen oppgave var å skrive en fabel om en trafikksituasjon som skulle framføres. Vi skrev om en vennegjeng som hadde vært på fest. Den som kjørte bilen hjem var ikke eieren av bilen, og han ble presset til å kjøre fortere av kompisene. En fotgjenger ble overkjørt

i et gangfelt. En annen som kom gående ringte ambulansen, men livet sto ikke til å redde, forteller Ronny Buset, som spilte fotgjengeren.

- Det hele ble veldig reelt. De som ikke hadde noen roller stilte oss spørsmål om hvordan vi følte det. Drama får fram tanker og følelser, og på trafikalt grunnkurs er jo målet å få elevene til å reflektere og bli mer bevisste. Kjører jeg som et svin kan jeg faktisk drepe kompisene mine. Å bruke rollespill er en måte å bevisstgjøre elevene på dette, sier Buset.

Bruker brøytestikkene som spyd

Festtemte voksne sunnmøringer har funnet en ny lek. På veg hjem fra festligheter snapper de gjerne med seg en brøytestikke og bruker denne som spyd.

Wiggo Kanck

MOLDE: - Dessverre ser det ut til å ha godt sport i det å fjerne brøytestikker. Denne sporten drives flere steder på Sunnmøre og kan bli kostbar, sier Kjell Haukeberg ved byggherreseksjonen ved Sunnmøre distrikt.

Uforståelig

Hadde det bare vært ungdom, som

i ren tankeløshet driver sporten, hadde problemet vært nesten til å forstå.

- Men når godt voksne folk, i festhumør i sene nattetimer bruker brøytestikkene som spyd, da er den en ekstra grunn til å rope et varsku, legger Kjell Haukeberg til.

Skal vise veg

Brøytestikkene har flere "oppgaver". I nattemørket forteller de bilføreren hvordan vegen går i terrenget.

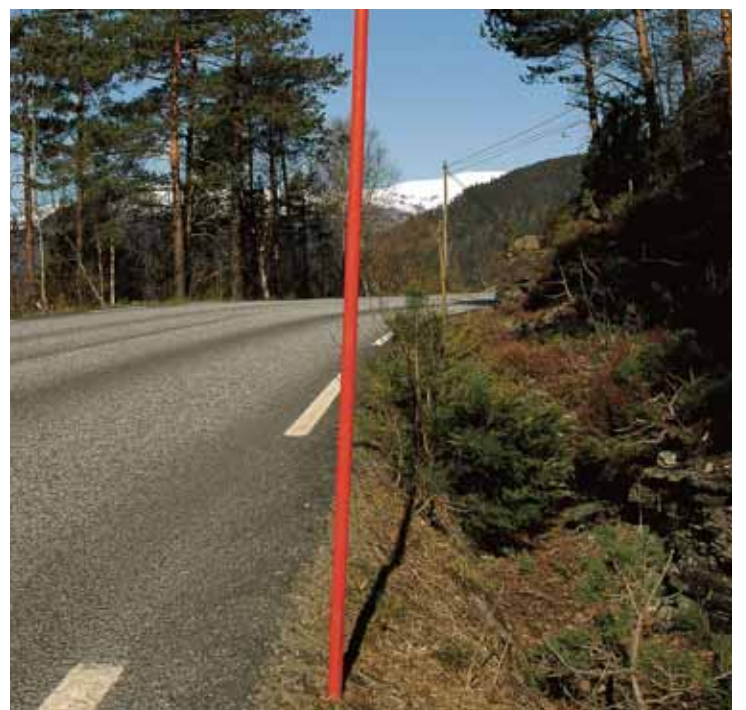
- Ved snøfall kan det oppstå svært farlige situasjoner for brøytemannskapet og for eventuelle utrykningskjøretøyer, når de ikke har brøytestikkene å kjøre etter, opplyser Haukeberg.

- Når sjåføren ikke har brøyte-

stikkene å kjøre etter, opplever vi alt for ofte å måtte foreta store og kostbare reparasjoner av rabatter og anleggs langs vegen når våren dukker frem. Brøytestikkene står altså ikke bare til pynt. De har også en viktig trafiksikkerhetsmessig oppgave.

Vi oppfordrer alle som driver sporten til å tenke gjennom hvilke konsekvenser det kan få når brøytestikkene er borte, sier Kjell Haukeberg.

Står utrygt: Brøytestikkene på Sunnmøre får ikke stå i fred for festglade sunnmøringer. (Ill. foto: Geir Brekke)



Et samferdselsløft krever store entreprenører

Med bakgrunn i tunnel skandalene i Vestfold er det nå økt fokus på arbeidsmetodene som brukes i det norske tunnelmiljøet. I Vegen og vi nr 18/2007 omtales bl.a. fullprofil boring av vegtunneler ved bruk av tunnelboremaskiner – TBM, en metode som for tiden ikke er i bruk i Norge. Ved lange tunneler kan bruk av TBM redusere utbyggingstid og kostnader ved bl.a. enklere og raskere sikring.

Skal det derimot være lønnsomt for norske entreprenører å investere i TBM krever det forutsigbarhet. Det betyr at entreprenørene må vite at mange nok og lange nok tunneler blir vedtatt bygd ut de kommende år. Hvis ikke er det mindre sannsynlig at disse ønsker å binde opp mye kapital med så høy risiko.

Og da er vi inne på kjernen av dagens problemstilling - Høye priser og få tilbydere på nye samferdselsprosjekt. De fleste norske vegprosjekt har tradisjonelt vært små både i beløp og størrelse. Dette har igjen gitt ett tilsvarende lite entreprenørmarked der selv de største er små

i internasjonal sammenheng.

Maskinentreprenørenes forbund (MEF) har i det siste gitt signaler om at store prosjekter bør deles inn i mindre oppdrag slik at flere enn de aller største entreprenørene kan konkurrere om anbudene. Det kan dermed gi økt konkurranse.

Men er det løsningen på "problemet"? Er ikke "problemet" at Norge de nærmeste år må ta et større "samferdselsløft" for å sikre nåværende og fremtidige generasjoner moderne, effektive og miljøvennlige transportårer mellom regionene.

I ett "samferdselsløft" med større investeringer i veg og bane kommer vi ikke langt med kun å utlyse mange mindre prosjekter, selv om de skulle være en del av en større helhet.

Det bør derimot utlyses mange flere store prosjekt, som "OPS-prosjektet" Kristiansand - Grimstad. Prosjekt som i utgangspunktet utelukker de mindre entreprenørene. Det er kun mulig å få til et samferd-

selsløft ved å presse anleggsbransjen til å vokse. I «vokse-fasen» må man godta høyere priser og få tilbydere ved å bevilge mer penger.

For Norge trenger mye større entreprenører. Og vi trenger store utenlandske entreprenører på det norske markedet. Den beste måten å få det til på er å lyse ut så store og omfattende utbygginger at det vil utelukke de mindre. I en overgangsfase vil det bety mindre konkurranse og høyere priser. Mye høyere priser. Men da kan samtidig dagens største norske entreprenører vokse enda mer - ansette flere og investere mer i utstyr.

Og de mindre? Jo de kan få oppdrag fra de store - det er det som skjer på "OPS-prosjektet" Kristiansand - Grimstad. I tillegg til tyske underentreprenører gir tyske Bilfinger Berger også oppdrag til en rekke lokale mindre entreprenører - som da igjen vokser og investere mer. Vi får en "vinn-vinn" situasjon for alle parter, både sentralt, regionalt og lokalt.

Leif Kåre Spartveit
Kristiansand

Statens vegvesen som fagetat!

Statens vegvesen har vært ansett som en etat med høy faglig integritet og med høy lojalitet til vedtak og bestemmelser som blir gjort. Dessverre ser det ut til at opinionens holdning til, og syn på Statens vegvesen er i ferd med å endres til å bli mindre positivt.

Vi har de siste årene hatt flere tilfeller der tunneler er blitt stengt som følge av feil eller mangelfullt utført arbeid i byggefasen eller i driftsfasen, noen ganger basert på for dårlig planlegging og prosjektering.

Når vi så i tillegg bagatelliserer og også prøver å unnskylde oss, så gir dette et dårlig inntrykk.

Jeg velger her å se det opp mot det som skjer i forbindelse med vegtunneler.

Det at vi bygger tunneler som ikke holder mål i forhold til gjeldende krav og framtidige behov, gir dessverre også et for dårlig inntrykk. Det er dessverre flere slike arbeider i gang. Som eksempler kan nevnes:

* Haukelitunnelen med flere tunneler på E-134 - Utbedring
Denne og flere andre tunneler på denne strekningen er under utbedring, men kun en mindre utbedring som ikke vil gi et fullgodt resultat. Kun en tunnel med maksimal høyde på 4,2 m - en økning på 0,2m. Kjørebanebredden vil være som den har vært før; 2,7 - 3,0m. I tillegg må en gjøre store og omfattende arbeider uten at en får et fullkomment og framtidssrett resultat. Omfattende stengning har ført til store samfunnskostnader, unødvendige kostnader. Dessverre er planlegging og gjennomføring for dårlig.

Som fagetat burde vi sagt fra før arbeidet startet at dette arbeidet ikke ble anbefalt å gjennomføre fordi det ikke ville bli en løsning

som ville gi et godt resultat faglig sett. Vi har som fagetat ikke gjort jobben vår.

* Vallaviktunnelen Rv7 - Delvis nybygg. I forbindelse med bygging av Hardangerbroen skal Vallaviktunnelen forlenges. Den nye delen av Vallaviktunnelen vil bli bygget etter dagens standardkrav. Det meste av dagens tunnel som er 7,5 km lang vil bli liggende med den standarden den ble bygget med i 1980 årene; T-8 og kun 3,0m kjørebane. Her har vi så vidt jeg kjenner til ikke gjort de bevilgende myndigheter oppmerksom på at hele tunnelen burde vært utbedret til dagens standardkrav. Vi har som fagetat ikke gjort jobben vår.

* Jondalstunnelen Fv - Nybygg. Denne tunnelen ligger i dag på fylkesvegnettet, men vil ligge i en trase, sett opp mot at dette blir korteste veg mellom Bergen og Odda, som svært sannsynlig vil bli omgjort til riksveg. Tunnelen blir bygget i henhold til gammel Hb021 og med et profil som heter T-8. Dette gir standardhøyden som er 4,5m, men kun 3,0m kjørebanebredder inkludert merking av hvit og gul linje. Dette tilsier at det i realiteten ikke er plass til 2 trailere som har totalbredde fra ytterkant seil til ytterkant seil på 3,4m.

Vi har så vidt jeg kjenner til ikke gjort de bevilgende myndigheter klar over denne situasjonen. Derfor har vi som fagetat ikke gjort jobben vår.

Dette er bare noen få eksempler, det finnes dessverre atskillig flere. E-18 og Hanekleiv er ett annet eksempel. Vi må lære av disse eksemplene slik at vi bruker vår funksjon som fagetat i framtiden riktig i forhold til hva som forventes av oss.

Statens vegvesen har ansvar for



Ill. foto: Knut Opeide

å sikre at den nødvendige kompetanse er, og opprettholdes innen de enkelte fagområder innen etaten.

Vi må bruke vår rolle og funksjon som etat riktig. Våre fagfolk må brukes slik at vi reiser tilliten til Statens vegvesen igjen. Som fagetat skal vi gi kommentarer til forslag, og selv komme med forslag om hva som kan og ikke bør bygges. Vi skal gi råd og anbefalinger. Alt skal gjøres ut fra den rollen Statens vegvesen skal ha i vårt samfunn som en samfunnsbygger som forstår sin oppgave ved å gi råd og anbefalinger basert på faglige og samfunns-tjenlige vurderinger, slik at både politikere, øvrige myndigheter og det norske folk kan ha tiltro til oss, og således gjøre de rette valg og løsninger.

Gunnar Gjæringen

Fjern 30 km soner i boligområdene

Politikerne bør kunne tillate bruk av håndholdte mobiltelefoner med det samme.

Mange boligveger Oslo har 30 km/t som fartsgrense. Det er skiltet når en kjører inn i en sone, men ellers ikke for den enkelte vegen innenfor sonen. Dersom bilførerene skulle ha sett det første skiltet tar det ikke lang tid før de fleste har glemt det.

I vår lille veg kjører de fleste langt over fartsgrensen. Drosjene er også vanlige fartssynderne. Politiet sier at de ikke har kapasitet til normal trafikkontroll. Bydelen sier de mangler penger til fysiske tiltak som kan få hastigheten ned.

Det er ikke tillatt å snakke i mobiltelefonen når en kjører bil.

Over halvparten av bilførerene bryr seg ikke om dette påbudet. De kan trygt fortsette å kjøre for fort og å snakke i telefonen samtidig fordi det ikke er noen som passer på. Barn og andre fotgjengere lever et farlig liv i boligområdene. Bydelene er helt klart ikke kvalifiserte til å utføre den oppgaven de har med å sikre liv og helse. Store mengder bilførerene er permanente lovover-tredere på veg til og fra arbeid. Antallet lovover-tredere vil gå drastisk ned dersom vi fjerner 30 km/t i boligområdene. Tillater vi også å snakke i håndholdte mobiltelefoner så vil en eventuelt dårlig samvittighet bli helt borte. Barn og andre fotgjengere er det tydeligvis ikke så nøye med likevel.

Sivilingeniør
Kaare Flaate, Oslo

Sats på veiutbygging - i utviklingsland

"Veier er veien bort fra fattigdommen" proklamerte Tanzanias visepresident på en konferanse jeg var tilstede på noen få år siden. Og Tanzanias tidligere transportminister Anna Abdullah fulgte opp dette et intervju da hun skulle skildre veienes betydning for hennes land: - De er livsnerven i samfunnet vårt. Uten dem ville vi fortsatt lignet en nasjonalpark.

Liknede synspunkter har også ledende zambiske politikere gitt uttrykk for.

I land som Tanzania og Zambia er et fungerende veisystem faktisk et spørsmål om liv og død. Ikke bare fordi trafikken tar så mange liv at den konkurrerer med malaria og HIV og Aids om å være viktigste dødsårsak, men fordi veiene er avgjørende for transporten av mat fra landsbygda og inn til de store byene - også i regntida. Veinettet er avgjørende for om landsbygdbe-folkningen finner avsetning for sine produkter og om de som bor i byene skal ha tilgang på matvarer. For oss er dette ganske innlysende, selv om vi nok også klager over dårlige veier. Men i land som mangler veier og transportmidler, blir folk i høy grad avhengig av å bære varene til og fra markedet. Derfor er veiene mer til velsignelse enn til for-dervelse. Veiene kommer derfor langt opp på ønskelistene når afrikanske politikere skal prioritere bistandstiltak. Så har de også erfart at veiene faktisk er kilde til økonomisk vekst, eksempelvis i Tanzania og Zambia, der en bedre fungerende infrastruktur får mye av æren for den økonomiske framgangen i disse landene.

Men det er også et annet annen side ved dette som tillegges stor betydning, nemlig det faktum at veiutbygging er arbeidsintensiv produksjon i slike land. Her er arbeidskraften rimeligere enn maskinene. Og i land som forstår å innrette seg og ikke overlater til kineserne å bygge ut all infrastruktur, har veiutbygging stor betydning for sys-

settingen. I land der mer enn halvparten av den arbeidsføre befolkningen er uten arbeid, har dette grunnleggende betydning. Fattige land klarer aldri å løfte seg ut av fattigdommen om de ikke skaper arbeid for befolkningen. Det må også være et hovedelement i norsk bistandspolitikk. Jeg håper derfor at norske myndigheter nå ikke toner ned sin infrastrukturinn-sats. Enkelte ting kan nemlig tyde på det.

Dessverre har Verdensbanken forledet mange afrikanske land til å tro at internasjonal anbudskonkurranse om større infrastrukturoppdrag er en betingelse fra giverlandenes side. Og i noen grad har det også vært det. Fra norsk side har vi imidlertid hatt tradisjon for å kreve at lokale firma, med lokal arbeidskraft og arbeidsintensiv produksjon utfører oppdragene. Også fordi Norge har ført an i kampen mot korrupsjon i en sektor som i særlig grad har vært plaget av denne farsotten, kan vi vise til gode resultater. Ikke alle vet at Norge har bidratt vesentlig til å utvikle en helt ny veiadministrasjon i Tanzania. Hovedgrepet for å bekjempe korrupsjon var å gi de ansatte en lønn å leve av. Det er nemlig ikke til å undres over at korrupsjonen florerer når offentlige tjenestemenn har så lav lønn at de trenger en virksomhet på "si" for å ha nok til livets opphold. I mange afrikanske land settes korrupsjon i system helt fra bunnen av i offentlig administrasjon og helt opp til toppen, der gradigheten blir drivkraften.

Jeg vil derfor understreke betydningen av det institusjonelle samarbeidet mellom norske offentlige etater og tilsvarende etater i utviklingsland. Dette er institusjons- og demokratiutvikling i land som fortsatt lever med arven fra det europeiske kolonistyre iblandet en dose østeuropeisk statsbyråkrati.

Steinar Gullvåg
Stortingsrepresentant
Arbeiderpartiet

REPORTASJE



Hardt skadet: Stine blir liggende kvestet i sykesengen. Kjæresten og vennegjengen strever med sine reaksjoner på tragedien. (Foto: Medielinja, Bodø videregående)

Ett sekund

Ungdom, trafikk og etiske valg. Sterke tema håndteres på en fin måte i skoleforestillingen Ett sekund. Denne høsten har skoleungdommen turnert Nordland.

Giselle Jensen

OSLO: Prosjektet startet med trosopplæring blant ungdom i Rønvik menighet i Bodø. Kirken ønsket å skape et forum for etisk refleksjon for unge mennesker. Ut av dette møtet vokste ideen om en dramatisering av konsekvensene av en trafikkulykke.

- Ungdom i 15-18 års alderen er snart klare til å kjøre bil, de fant derfor at trafikksikkerhet var et nærliggende tema for refleksjon, sier Harald Heieraas fra Trygg Trafikk Nordland.

Elevforestilling

Alle rollene i forestillingen Ett sekund blir spilt av elever fra de

videregående skolene i Bodø. Elever på musikk, dans og drama faglærerutdanningen på Høyskolen i Bodø fikk praktisert sine kunnskaper og bidro med instruksjon og regi av de unge skuespillerne. Elevene har også skrevet musikken og koreografert dansen til forestillingen.

- Responsen på invitasjonen til å bli med på dette eventyret var overveldende. 70 elever meldte seg for å jobbe med musikk, teater, dans, lyd og lys, forteller Heieraas.

Påkjørt på 19 årsdagen

Ett sekund handler om kjæresteparet Jonas og Stine som spilles av Sondre Justad og Maria Nohr. Tenårsparet har nettopp forlovet seg og sammen legger de rosenrøde framtidspåner. Teaterstykket tar utgangspunkt i dagen da Stine skal feire 19 års dagen sin. Vennegjengen har arrangert surpriseparty, men jubelanten dukker ikke opp. Da hun haster hjemover fra dansetrening blir plutselig alt svart. Stine kolliderer med en buss og havner hardt skadet på sykehus. Hun dør senere av skadene. Publikum får følge kjæresten og vennegjengen i deres savn etter den unge jenta.

Startet i kirken

Ett sekund ble først satt opp i Rønvik Kirke i Bodø i fjor. I år ble forestillingen tatt fram igjen da Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg tilbød å finansiere en turne. Nå har gjengen på 24 elever hatt forestillinger i Narvik, Stokmarknes, Mo i Rana og Mosjøen. Mottakelsen har vært overveldende positiv. - Nå håper vi at det får ringvirkninger lokalt, sier Heieraas. - Det er ingen tvil om at budskapet gir den sterkeste spiren til endring hos dem som deltar aktivt i å lage forestillingen. Et viktig poeng er å inspirere de lokale musikk- dans- og dramamiljøene rundt omkring til å lage sine egne forestillinger som bidrar til at unge reflekterer rundt sin adferd i trafikken.

Hovedroller: Sondre Justad og Maria Nohr spilte hovedrollene som Jonas og Stine i Ett sekund. (Foto: Medielinja, Bodø videregående)

I sminken: Det blir trensel foran speilet når unge skuespillere gjør seg klare til forestilling. (Foto: Medielinja, Bodø videregående)



TEMPEN PÅ TAMPEN

NAMN: Karita Bekkemellem ■ **ALDER:** 42 ■ **STILLING:** Stortingsrepresentant, Ap ■ **BUSTAD:** Rygge, men representerer Møre og Romsdal ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn ■ **AKTUELL SOM:** Nytt medlem i transportkomiteen

Vi må byggje for barna

- Noreg har ressursar som gjer det mogleg å ha eit godt og sikkert transportnett der barn blir tatt mykje betre vare på enn i dag, seier Karita Bekkemellem.

Håkon Aurlien

OSLO: Den tidligare barne- og familieministeren kom tilbake til Stortingets og tok sete i transport- og kommunikasjonskomiteen i oktober. Ho er tydeleg på kva som blir hennar viktigaste oppgåve. Det er å argumentere for betre og tryggare transport for barn og familiar i deira kvardag.

Karita Bekkemellem er født i Lillehammer men reknar seg som moldensar og har sidan 1989 vore Stortingsrepresentant for Møre og Romsdal. Ho er busett i Rygge kommune i Østfold, 45 minutters køyring og noe lengre togreise frå Stortinget, og har som andre foreldwre travle ettermiddagar med køyring og henting av to barn frå mase fritidsaktivitetar.

-Det er inga motsetjing mellom å vere folkevald frå eit distrikt og sjå behova der, og å ikkje kunne sitje stille og sjå på dei kaotiske transporthøva som er rundt Oslo, seier Bekkemellem.

Ho er klar, tydeleg og viser engasjement for å prioritere.

Må leggje til rette

- Det er viktig at vi har eit samfunn og samfunnsinstitusjonar som er innstilte på å leggje tilrette for at kvardagen til folk skal gå saman. Vi har eit system der folk får lov til å bu der dei vil, og da må fellesskapet følgje opp med å leggje godt til rette rundt den transporten som dette gir, seier ho.

- Skal vi ha eit godt transportilbod i heile landet, må vi byggje ut. Men det er viktig at vi tar betre vare på dei vegane vi allereie har. Akkurat som det i lengda er dyrt å ikkje male ein skule, er det dyrt å ikkje halde vegane ved like, seier ho.

Ho vil ha slutt på at barn blir stua saman på skulebussen, og vil ha fleire gang- og sykkelveggar.

- Om vi kvalitetssikrar alle planar ut ifrå det som er bra for barna, vil mye bli ansleis, seier ho.

Ho vil at Vegvesenet skal sjå folk sine klagar på vegforholda som forslag til betringar, ikkje som eit problem.

Balanse

Ho er einig med dei som meiner det er behov for mykje meir pengar til å ta vare på vegnettet.

- Terrorbalansen for regjeringa og Stortinget er kor mykje pengar vi kan bruke utan å presse økonomien og å lage ei prisauke som vil gå ut over folk flest. Etter to periodar i regjeringa veit eg kor vanske-

leg det er å få fleire pengar til tronge budsjett. Da må vi tenke nytt, og det er ei utfordring ikkje minst til mitt eget parti, seier ho.

- Bompengar er og ei løysing når skattepengane ikkje strekk til. Kanskje skulle vi gjere årsavgifta på bil til ei "vegavgift" slik mange trur ho er. Eg er heilt sikker på at folk vil vere med å betale om dei ser at dette gir betre vegar. Men da må vi ta bort fiktive avgifter slik vi til dømes har hatt på miljøområdet, og øremerke avgifter til formål som folk ser nytte av.

Ho er provosert av dei som no meiner miljøomsyn bør føre til størstilt bygging av høghastighetsjernbane.

- Det er eit vansinne å bruke 300 milliardar kroner på noko som kanskje ikkje gir ein miljøeffekt når vi ser dei mange flaskehalsane og på transportnettet omkring i landet. Folk må stikke fingeren i jorda, innsjå at vi berre er 4,5 millionar menneske i landet og sjå at vi no må sette i stand transportnettet der folk bur, seier Karita Bekkemellem.

FIRE KJAPPE

Kvifor er det så mange som blir drepte i trafikken?

Vi har alt for mange vegar der folk opplever ein uforsvarleg låg standard, og alt for mange trafikantar som tek uforsvarlege val i trafikken.

Kva bør Statens vegvesen gjere for å bli endå betre på publikumsservice?

Det er utruleg viktig å tenkje service og å møte folk på dei behova dei har for å få kvardagen til å gå saman.

Kva ville du gjere om du var vegdirektør for ein dag?

Noreg har store utfordringar over alt. Eg har engasjert meg i Tresfjordbrua og ville nok følgje opp der. Det er viktig å ha ein vegdirektør som er klar, som tør og som er sterk, men som lar politikkane ta avgjerdene.

...og om du var samferdslemnister ein dag?

Da ville eg rydde opp i den vanvittige og kaotiske trafikken som er rundt storbyane og byggje ein infrastruktur som tek i vare dei reelle behov folk har. Og så ville eg ordne opp i dei rasutsette områda.



Karita Bekkemellem: Vil ha fokus på betre og tryggare transport i kvardagen. (Foto: Håkon Aurlien)

LØSGRUS

HVA SKJER?

3-4. JAN/TRONDHEIM

■ Konferansen Samferdsel 08

4. JANUAR/KONGSVINGER

■ Minnemarkering trafikkofrenes dag

4. JANUAR/ARENDAL

■ Minnemarkering trafikkofrenes dag

6. JANUAR/STOKKE

■ Minnemarkering trafikkofrenes dag

13. JANUAR/HOKKSUND

■ Minnemarkering trafikkofrenes dag

16. JAN/OSLO

■ Asfaltdagen 2008

JANUAR 2008/OSLO

■ Transportetatene overleverer Nasjonal transportplan

21-24. JAN/TRØNDELAG

■ Transportkomiteen til Nord- og Sør-Trøndelag

29-31. JAN/BEITOSTØLEN

■ Vinterdagene 2008

FEBRUAR 2008/TØNSBERG

■ Åpning Ringveg nord

10-12. MARS/AGDER

■ Transportkomiteen til Aust- og Vest-Agder

21-25. APRIL/LJUBLJANA

■ Konferansen TRA 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.



NORSK VEGMUSEUM

Bjørn Prebensen kan fortelle at forrige utgaves bilde var fra Nord-Trøndelag og viste en spesiell brøyteoperasjon. Den første lastebilen er en FWD 4x4, mens den andre er en norskbygget Strømmen lastebil. Bilen var i drift i fylket fram til 1954. Asbjørn Rolseth supplerer med opplysninger om at det fantes tre Strømmen lastebiler i Vegvesenet. De to andre var i Troms og Buskerud.



LØST OG FAST

Iboende kø

En del tusen Oslo-arbeidstakere kom for sent på jobben for en måned siden etter store forsinkelser ved omlegging av E6/E18 ved Vinterbro. Vegtrafikksentralens Toralf Rutledal skal ha ros for en vakker fremstilling av problemet, referert i Aftenposten:

"Ved Vinterbro skulle et veiarbeid legges om til en ny fase i natt. Denne omleggingen skulle vært ferdig klokken seks i morges, men på grunn av alle tings iboende treghet, gikk det ikke helt etter planen"

Nedetid ved oppgradering

Vi mottok nylig en epost fra Vegvesenets IT-seksjon med varsel om "nedetid i forbindelse med oppgradering" av et eller annet som vi ikke forstod opp ned på. Saken minner oss om prosj. lederen som satte opp trafikk-skilt med varsel om at "Vegen er stengt p.g.a. åpning".



Stedene

Danmark har en frodig navneflora, spesielt på småplasser ute på landsbygda. Her er et lite knippe eksempler på det. Det spesielle med disse utvalgte stedene er at de alle ligger innenfor et par miles omkrets på øya Langeland langt sør i Danmark. Der baller det seg skikkelig på med snurrige stedsnavn. (Foto: Kjell Wold)

Her om dagen

Ungdom venter på lokalbussen ved Breiavannet i Stavanger sentrum, mens smålys i trærne skaper lettere julestemning. (Foto: Geir Brekke)



UNORMALER

77

Høyre-politikk

Dagens Unormal handler litt om skilting, men mest om politikk og reglene for forkjøringsveg. Vegen og vis unormale jury er samstemte i at skiltingen på bildet "egentlig" er helt på trynet. Skiltet "Farlig vegkryss" betyr nemlig pr. definisjon at du nå kommer til et spesielt farlig vegkryss hvor du har vanlig vikeplikt for trafikk fra høyre. Det skal derfor ikke være noe eget underskilt som forteller at skiltet faktisk gjelder!



Desperatskiltet: Et eget underskilt må til for å fortelle trafikantene at hovedskiltet faktisk gjelder. (Foto: Håkon Aurlin)

MEN: Juryen aner at det må være en grunn til at skiltene her har tydd til slik desperatskiltet. Bildet er fra en parallellveg til E6 på grensen mellom Akershus og Østfold. Poenget er at vegen er forkjøringsveg i Akershus, men at dette opphører når man passerer fylkesgrensen – selv om vegen er akkurat den samme. Naturlig nok kan slikt føre til mange misforståelser og farlige situasjoner.

– At reglene i trafikken styres av fylkesgrenser, hører heldigvis til unntakene i dagens Veg-Norge. Men den varslede regionreformen, der et stort antall veger skal overføres til regionene, gjør at slike forvirrende fenomener kan bli hverdagen for framtidens trafikanter, sier juryens formann i en politisk pessimistisk kommentar.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Kamp mot sivilingeniør-hysteriet

– Til kamp mot sivilingeniørhysteriet, oppfordret Vegdirektoratets informasjonssjef Ragnar Lie i et debattinnlegg i Vegen og vi nr. 1 1987. Han mente at sivilingeniører hadde for stor makt i Vegvesenet og at de fikk særfordeler på bekostning av ansatte med annen

type bakgrunn. Reaksjonene lot ikke vente på seg. I flere nummer raste debatten. Siv.inger følte seg stemplet som kriminelle, mens andre mente det var på høy tid med likestilling mellom ulike typer kompetanse som etaten har behov for.