



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Distriktssjef Kjell Seim i Statens vegvesen vil ha 11 mil midtrekkverk langs hele den nye E6 gjennom Gudbrandsdalen. **SIDE 5**

AKTUELT:

- Hit, men ikke lenger, sier Statens vegvesen når Tromsø kommune vil bruke vegskuldra til oppstilling av søppeldunker. **SIDE 6**

DRIFT OG VEDLIKEHOLD:

I 12 av de 20 utlyste funksjonskontraktene ser det ut til å gå mot skifte av entreprenør. **SIDE 11**

Kraftig språkbruk

LEDER SIDE 2



Åpen veg fra 2009

Den siste sommerveien i Finnmark går snart over i historiebøkene. **SIDE 8**

Mye kjeft

Å motta kjeft fra butikkeiere, leieboere og trafikanter er en del av hverdagen for gategravere i Bergen sentrum. **SIDE 12-13**

Finkjemmer E18-tunneler

Sju andre E18-tunneler i Vestfold finkjemmes nå for mulige svakheter. **SIDE 14-15**

Framtidens betonghåp

SIDE 22



Tunnel-Ruth

SIDE 23



Fortsatt betaling: Bompunktet ved Sande i Vestfold var et av stedene bilistene i fjor la igjen 221,5 millioner kroner i 2006 til finansieringen av E18. (Arkivfoto: Kjell Wold)

4 bommilliarder

Bompengerinntekter: I fjor betalte bilistene drøye fire milliarder kroner i bompenger, 150 millioner kroner mindre enn året før. 2006 var første gang det var en nedgang i bompengerinntektene. Fire bomveger har avsluttet brukerbetalingen fordi prosjektene var nedbetalt. **SIDE 7**

Reform tas opp igjen

I snart fire år har Rita Steen Rasviks reformerende forslag om alternativ til fengselsstraff for unge trafikksyndere stått parkert i byråkratens hyller. Etter et møte i Justisdepartementet nylig ble det vedtatt å videreutvikle forslaget til et program som kan bli godkjent og brukt av domstolene. **SIDE 4**



DAGSORDEN

Kraftig språkbruk

LEDER

Helge Rong

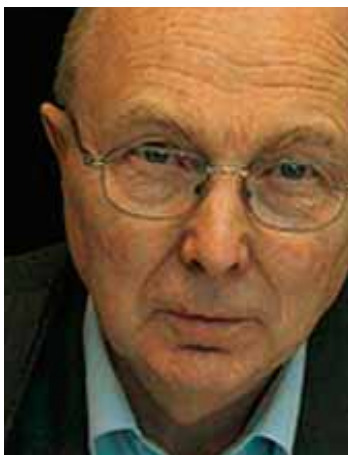
■ - Statens vegvesen får "knusende kritikk" fra granskingsutvalget etter raset i Hanekleivtunnelen, utbasunerte nyhetsanker Jon Gelius i NRK Dagsrevyen. Andre medier brukte betegnelser som flengende kritikk, etterfulgt av karakteristikker som "skandalen" i Hanekleivtunnelen. Språkbruken i mediene har vært kraftig i kjølvannet av uhellet 1. juledag.

■ I 1995 ble Statens vegvesen omorganisert. Hele organisasjonen på over 10 000 tilsatte gikk inn i en prosess det tok flere år å fullføre. Hanekleivtunnelen var et av de første prosjektene som skulle drives i ny organisasjon, med alle de utfordringer som da dukker opp. Granskingskommisjonen påpeker i sin rapport at organiseringen av prosjektet var uheldig, med uklare roller mellom utførende enhet og byggherrefunksjonen.

■ Rapporten peker også på at svakhetssonen ikke var ukjent, men at man foretok en undervurdering av behovet for tilleggssikring. Lenger nede i konklusjonen er utvalget inne på en av årsakene til at det ble foretatt undervurdering, nemlig at man ikke hadde tilgang på rett kompetanse, samt ikke hadde stor og god nok bemanning.

■ Hanekleivtunnelen ble bygget midt på 90-tallet, i en periode hvor mediene i flokk jaget offentlige byggeprosjekt, på jakt etter det mediene selv definerte som budsjettsprek. Ofte sammenliknet man epler med appelsiner, og det har jo aldri smakt likt. Hadde man foretatt de tunge sikringsarbeider man i ettertid ser burde vært utført i Hanekleivtunnelen, kunne også dette prosjektet havnet i mediens fokus, med kostnadssprekk som nyhetssaken.

■ Uhell som i Hanekleivtunnelen bør selvsagt ikke forekomme. Det svekker tilliten til Statens vegvesen hos trafikantene. Når pressen jager i flokk, som i denne saken, oppstår det knivskarp konkurranse om å være først med de gode nyhetssakene. Da hender det ordbruken blir noe sterkere enn realiteten. Granskingskommisjonen på sin side har ikke brukt ord som knusende og skandale.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Olav Sjøfteland, vegdirektør

Mitt utgangspunkt er imidlertid at ein slik situasjon som oppstod, bør ikkje skje.

Nedsnødde og glatte vegar

Vi har nyleg igjen hatt eit ekstraordinært stort snøfall på Sørlandet som gjorde det svært vanskeleg både for trafikkavviklinga og straumforsyninga. E18 mellom Kristiansand og Grimstad var stengt samanhengande i 22 timar, og både vogntog og personbilar var innestengde. Røde Kors måtte bruke snøskuterar for å få fram mat, klede og drivstoff til dei som var innestengde. Dette er ein slik situasjon som vi er redde for skal skje på høfjellsvegane våre, og som derfor ofte blir stengde for at vi skal unngå slike situasjonar.

Eg har oppfatta det slik at det var eit svært stort snøfall som ramma Sørlandet i førre veke. E18 mellom Kristiansand og Grimstad er ikkje ein enkel veg å halde fri for snø under eit stort snøfall. Eg føler meg trygg på at alle som deltok i snøryddinga gjorde sitt beste. Mitt utgangspunkt er imidlertid at ein slik situasjon som oppstod, bør ikkje skje. Det er derfor naturleg at det blir spurt om vinterberedskapen er god nok. Eg ser at samferdselspolitikarar stiller dette spørsmålet, og vi stiller det same spørsmålet internt i Vegvesenet. Nokon stiller også spørsmål om måten vi set brøytinga ut på anbod, er den beste måten å gjere det på. Det siste vart avgjort med eit politisk vedtak i 2001 som vi ikkje vil kommentere no. Vi gjer det beste vi kan for at opplegget som er vedteke, skal fungere så godt som mogleg. Det må ikkje vere tvil om at Statens vegvesen har ansvaret. Men uansett driftsopplegg trur eg det hadde blitt vanskeleg både for trafikantane og dei som brøyta under dei forholda vi hadde på Sørlandet i førre veke.

Det er sjølv sagt at vi skal gjennomgå alle sider ved det som hende på E18 på Sørlandet. Det gjeld beredskapsopplegget, kontraktane, gjennomføringa av kontraktane og vår eigen kontroll, både av entreprenørane og trafikken. Dette skal vi gjere i nært samarbeid med entreprenørane og transportbedriftene. I tillegg må vi ha ein vidare gjennomgang av vinterdrifta vår meir generelt. Eg konstaterer at det kjem mykje kritikk av glatte vintervegane.

I brukarundersøkingane våre får vi ikkje gode nok resultat. Mange ulykker skuldast heilt sikkert glatte vegar samtidig som trafikantane ikkje har tilpassa farten etter forholda. Dette må bli betre. Det blir hevda av folk både utanfor og internt i Vegvesenet at vi må bli flinkare å kontrollere entreprenørane. Dette er eit ressurs spørsmål. Kanskje er dette eit nødvendig tiltak. Men vi må bruke ressursane både hos Vegvesenet og entreprenørane så effektivt som råd er. Vi må også i samarbeid med entreprenørane vurdere om entreprenørane sine kvalitetssystem og kvalitetsplanar kan bli så gode at vi kan redusere kontrollbehovet. Det må samtidig utviklast datasystem og utstyr som både effektiviserer og dokumenterer det arbeidet som entreprenørane utfører ute på vegane.

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 (konst)
Helge Rong

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



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

Mobil: 412 321 07
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 - wenche.jensen@vegvesen.no** eller **vegenogvi@vegvesen.no**.

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

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

Vegen og vi utkommer 20 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 27. februar kl. 13.00. Neste utgave kommer 15. mars 2007

KRONIKK

VI VISSTE: ■ Vi visste at tallet på trafikdrepte ville havne et sted mellom 220 og 250

Trafikantliv ofres på inflasjonens alter

■ 242 drepte på vegene i fjor. Litt flere enn året før. Men ikke 500, ikke 50. Vi visste at tallet ville havne et sted mellom 220 og 250. Fordi vegsystemet er det samme som før, åpent som system, med svakheter og uregelmessigheter som krever topp oppmerksomhet fra trafikantene. Som igjen har ymse kvalitet og forutsetninger. Ingen pause i 2007. Forrige helg tok systemet en mor og to sønner. En far og den tredje sønnen sitter igjen og må innse at de er havnet på den tragiske lista. Som allerede er tragisk lang, og som med dagens bevilgningstakt vil bli betydelig lengre.

■ Vi fikk 0-visjonen for noen år siden. Den har bidratt til skjerping på alle områder. Det skal være lov å gjøre en liten feil i trafikken uten å risikere dødsstraff. Vi har skjerpet ts-krav i vegnormalene, og har reviderte stamveplaner med 4-felt- og midtdelerstrategi. Slike tiltak vil fjerne en stor andel av dødsulykkene siden de fleste av disse nå er møte- og utforkjøringsulykker. Men de vil koste mykje pæng! Tiltakspakkene for de andre ulykestypene vil også koste så det merkes. Men selv om nasjonen vasser i penger, registrerer vi at utbyggingstakten som bevilgende myndigheter legger opp til, tilsier at vi må nærmest regne i generasjoner for å skimte fullførelsen av en slik livredningsaksjon.

■ Hovedårsak: Inflasjonsfare! Press i økonomien. Det er vanskelig å finne en annen forklaring på den faktiske nedgangen i statsbidraget til livreddende veginvesteringer de siste årene. Dog er det forskjellige oppfatninger innen finanssektoren om dette. Nylig uttalte SSB at økonomien godt tåler noen milliarder ekstra til gode tiltak. Vi er blitt vant til denne type argumenter, men med tanke på at dette faktisk handler om dødsstraff for et øyeblikks uoppmerksomhet, må vi spørre: Hvor er etikken i slike sammenlikninger? Bør det ikke være slik at hensynet til trafikantenes liv fortjener å heves over denne type diskusjon der sparte dødsulykker settes opp mot noen teoretiske desimaler på inflasjonskurven? Er ikke dette mer moral enn politikk? Tilsvarende det den indiske klimasjefen nylig uttalte om klimautfordringen. Var det ikke derfor vi fikk 0-visjonen?

■ Hvorfor skal det ta to generasjoner å gjennomføre 0-visjonen i vegsystemet når øvrige samfunnssektorer allerede har den som basis?

■ I vår hverdag utenfor vegtrafik-



Satses for lite: Sammenliknet med jernbanebudsjettet brukes en uforholdsmessig liten del av vegnettet til trafikksikringstiltak, som midtdeler. (Arkivfoto: Geir Brekke)

SIGMUND RIIS



■ **HVEM:** Sigmund Riis er utdannet sivilingeniør innen transportfag. Han har bl.a. arbeidet med analysearbeid i Statens vegvesen. Riis er nå tilsatt ved Strategistaben i Region vest. (Foto: Geir Brekke)

ken er vi regulert av arbeidsmiljølov og andre instruksjoner som har brakt alle typer ulykker drastisk ned. Ikke bare de alvorlige. HMS i streng fokus. Hold i rekkverket når du går ned trappa! Menneskelivet er lovbeskyttet, ned til detaljnivå.

Eksempel fra Nordsjøen: Feil avdekket på noen livbåter på en oljeplattform - stengt på dagen til feilen var ordnet! At stansen medførte et produksjonstap på nesten en milliard var ikke diskusjonstema. Sikkerheten var ikke til salgs. Tilsvarende stenger Arbeidstilsynet mange byggeplas-

ser når manglende sikring avdekkes. Burde ikke de titusenvis av yrkesutøvere som har vegen som arbeidsplass også få tilsvarende beskyttelse av arbeidsmiljøloven? I de andre transportsektorene er jo sikkerhetskravene absolutte. Alle typer ulykker blir gransket. En nestenulykke i flytrafikken er førstesidestoff. Med utgangspunkt i luftfartens sikkerhetsfilosofi vil nesten ethvert møte mellom to biler på en 2-feltsveg bli å betrakte som en grov nestenulykke. Når to fly er på kollisjonskurs hyler alarmer, og pilotene (alltid to, mange års utdanning, og likevel kun sertifisert på en flytype), har mange sekunder til innøvd unnamano-ver. Etterfølgende gransking er likevel en selvfølge. Ekspres bussjåføren med ansvar for 40 passasjerliv får ikke noe varsel hvis møtende vogntogfører er litt ukonsentrert.

■ Innen jernbanen har det vært 1-2 dødsfall årlig i gjennomsnitt i det siste. De har 140 millioner på årets statsbudsjett til nye sikkerhetstiltak, noe som sikkert er rett satsing. Skulle vi på vegnettet hatt tilsvarende midler i forhold til dødstallene der, skulle vi hatt over 15 milliarder, mer enn hele vegbudsjettet, bare til særlige ts-tiltak. Det står 0,5 milliarder i årets budsjett. Pluss ts-delen av veginvesteringene. Likevel puslete i forhold til de uendelige behovslistene.

■ Jeg vil tro at mange av de pårørende etter trafikkoferne vil føle det som et hån at deres tap ikke får noen særlige følger på tiltaks-sida. De mange minneaksjonene i flere fylker, med fakler i vegkanten ved årets slutt, kunne kanskje slås sammen til en felles minnestund for alle pårørende i Oslo Spektrum, med departement som arrangør, og der finanskomiteen bes stille i panelet for å svare på hvorfor vi ikke kan bruke mer på trafikksikkerhet? De tusener i salen har betalt sin andel av de 50 avgiftsmilliardene. Avgifter som i seg selv er både kjøpekraftinn-dragende og inflasjonsdempende. Nå bruker vi kun 4-5 % av dem tilbake på ts-tiltak. Trekker vi en parallell til tobakksavgiftene, så kan vi kanskje risikere at lungekreftoperasjoner må trappes ned grunnet inflasjonsfaren? For vi bruker sikkert mye mer enn 5 % av tobakksavgiftene til å reparere roykerelaterte sykdommer.

■ Og panelet kunne også få spørsmålet om hvorfor de 140 milliardene til investeringer i olje- og gassektoren i fjor ikke er noe tema i inflasjonsdebatten?

■ Og mens du har lest disse avsnittene, har det smelt to ganger. Ifølge statistikken. Den skal fortsatt ha sitt.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Drammens Tidende Tynnslitt tillit

Raset i Hanekleivtunnelen på E 18 1. juledag har utvilsomt svekket publikums tillit til veimyndighetene. Rapporten fra ekspertgruppen som har undersøkt omstendighetene rundt og årsakene til tunnelraset, ble lagt fram sist torsdag. Dokumentet må være svært ubehagelig lesning, både for veidirektør Olav Sjøteland og for de regionale veimyndighetene i Vestfold, mener Drammens Tidende.

Sogn Avis Ikkje lenge

Statens vegvesen har sagt at dei kjem til å kontrollere om bilistane har refleksvest i bilen, men ikkje gje gebyr dersom vesten med rett nummer ikkje er på plass. Den praksisen varer nok ikkje lenge, fryktar Sogn Avis i Leikanger på leiarplass.

Ullern Avis Akersposten

- Et urimelig forslag!

79 år gamle Ola Nordby synes det er for ille at beboerne på nedre Ullern må passere bomstasjonen for å komme til nærmeste bank, postkontor, jernbanestasjon, stormarked, treningsstudio, eldresenter og kirke, dersom Statens vegvesen får gjennomslag for forslaget om å flytte bomstasjonen i Drammensveien til Hoffsvieien.

- Etter min mening tilhører ikke Skøyenområdet bykjernen, og både Skøyen, nedre Ullern og Bygdøy burde ligge utenfor bomringen, sier han til avisen.

Sunnmørsposten Arbeidstilsynets nei

- Det må opplagt være et stort problem for Statens vegvesen at Arbeidstilsynet sier nei til at vedlikeholdsarbeidet i Ålesundstunnelene kan foregå samtidig som trafikken går i det andre kjørefeltet. Det er vanligvis slik vedlikehold foregår i norske tunneler, og hvis de nå må stenges under vedlikeholdsperioder, betyr det store problemer for trafikkkavviklingen, skriver Sunnmørsposten på lederplass.



Snøscootere

Statens vegvesen vil ikke brøyte ut veien for å gjøre svingen ved krysningspunktet på E12 i Umbukta så oversiktlig som mulig. De har heller ikke satt opp skilt som viser at hundrevis av snøscootere krysser veien her i helgene. Det er derimot satt opp ni skilt som viser at du kan få inn NRK 1 i Umkartunnelen, melder Rana Blad.

TRAFIKKSIKKERHET

E18-omlegging

■ ■ I slutten av februar skjedde en større trafikkomlegging på E18 ved Rona øst for Kristiansand. Det skjedde i forbindelse med byggingen av ny fire felts E18 Grimstad-Kristiansand. Omleggingen skjedde fordi en 22 meter høy fjellskrent skulle sprenges bort. Omleggingen av vegen vil vare fram til rundt 1. mai.



Trekker planen

■ ■ Statens vegvesen trekker attende framlegget til reguleringsplan for bygging av tofeltsveg mellom Sæbøvik og Ranavik på Halsnøy, etter at Riksantikvaren har varslet motsegn mot planen. No blir det i staden laga ein trafikkisikringsplan med mindre omfattande ombygging, som og inkluderer gang- og sykkelveg. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Åtte kjørte av vinter-E6

■ ■ En snøglatt E6 skapte søndag store trafikkproblemer mellom Vestby og Son. I løpet av fire timer var åtte biler involvert i utforkjøring og uhell på like mange kilometer veg. – Det har vært en del kritikk for sen og dårlig strøing og brøyting denne vinteren, og noe av kritikken har vært fortjent, sier distriktssjef Lene Mürer til Østlandets Blad.

Mesta lågast

■ ■ Mesta har lågaste anbudet på bygging av gang- og sykkelveg, rundkøyring og støyskjermer på fv. 261 ved Klepp stasjon på Jæren. Heile åtte anbud kom inn: Mesta 5,2 mill., Grunn-Service 5,5 mill., TS Maskin 5,7 mill., Nordbø Maskin 6 mill., Georg Stangeland 6,2 mill., Mellemstrand A/S 6,3 mill., Risa 6,6 mill. og Rygg Maskin 6,8 mill.

Fartsprogram i sneglefart

Forslaget til alternativ straff for unge fartsbøller ser endelig ut å forlate startgropa.

Giselle Jensen

VADSØ: I snart fire år har Vegvesenets Rita Steen Rasviks forslag til alternativ til fengselsstraff stått parkert i byråkratens romslige hyller. Nå er forslaget omsider behandlet av Justisdepartementet som på et møte i forrige uke vedtok å videreutvikle forslaget til et program som forhåpentlig blir godkjent og kan brukes av domstolene.

Forslag

– Programmet vil bygge på det eksisterende forslaget som allerede er tatt i bruk enkelte steder, opplyser overingeniør Randulf Kristiansen fra Statens vegvesen som deltok på møtet.

Juridiske nyanser

–Kursopplegget utarbeidet av Statens vegvesen har status som tiltak og kan brukes dersom dommeren ønsker det. Nå ønsker vi å videreutvikle materialet for å søke om akredittering som hever statusen til program, som er et faglig godkjent virkemiddel, opplyser Kristiansen.

Et program må tas i bruk i sin helhet, mens en kan plukke enkelt-elementer i et tiltak. Samtidig betyr statushevingen at det vil bli lettere å finne penger til gjennomføring.

– Når akreditteringen er i orden vil programmet også tas i bruk i hele landet, tilføyer Randulf Kristiansen.

Kurs og straff

Bakgrunnen er trafikkisikkerhetskoordinator Rita Rasviks betimelige spørsmål; Hvordan blir fartsbøller mer ansvarlige sjåførere av å sitte i fengsel med ymse kriminelle? I samarbeid med Politiet, Kriminalomsorgen, helsesektoren og kjøreskolene utarbeidet hun et



Pådriver: Randulf Kristiansen ser fram til godkjenningen av alternativ straff for unge bilister som bryter fartsgrensen. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

kursopplegg som et alternativ til fengselsstraff. Hensikten var å ansvarliggjøre de unge sjåførene og vise dem de grusomme konsekvensene av trafikkulykker.

– Opplaget har mye til felles med promilleprogrammet som har gått opp samme løypa og nå blitt godkjent. Det gjør det litt enklere for oss, sier Kristiansen.

Nord-Norge går foran

Rita Steen Rasvik hører hjemme i Øst-Finnmark distrikt og så langt er det bare i Nord-Norge enkelte dommere har tatt i bruk kursopp-

legget. Opphavsmennene bak Promilleprogrammet hører også til i nord, nærmere bestemt i Bodø. De lanserte sitt forslag til program i 1992.

Åtte bilbeltefilmer på nett

Åtte finalister er plukket ut i konkurransen om å lage den beste reklamefilmen for bilbelte. Det er lagd animasjonsfilm av disse så de unge kan stemme fram den beste på vegvesen.no/bilbelte.

Henriette Erken Busterud

2.100 forslag til filmmanus ble sendt inn til Statens vegvesens konkur-

ransen om å lage ny bilbeltereklame. Interessen fra ungdom rundt om i landet har vært enorm.

– Opprinnelig hadde vi tenkt å plukke ut og premiere fem finalister, men med sånn pågang av gode forslag fant vi det fornuftig å øke til åtte finalister. Vi så ikke for oss så stor respons, sier Bjarte Skaugset i Statens vegvesen, som sier det var en krevende oppgave for juryen å plukke ut de beste bidragene som skulle gå videre til finalen.

– Kreativiteten og originaliteten i forslagene har stor spennvidde. De

både overrasker og imponerer, sier Skaugset. Filmene kan ses på www.vegvesen.no/bilbelte. Filmregissør Roar Uthaug skal produsere vinnerens reklamefilm som vil bli vist på kino og TV utover våren.

Bilbeltefilm: Åtte finalister har fått lagd animasjonsfilm av forslagene sine, og folk kan stemme på www.vegvesen.no/bilbelte. (Illustrasjon: Grey)





Midtrekkverk: Distriktssjef Kjell Seim i Statens vegvesen vil ha midtrekkverk på hele den nye E6 gjennom Gudbrandsdalen. (Foto: Håkon Aurlien)

Vil ha 11 mil med midtdeler

Distriktssjef Kjell Seim i Statens vegvesen vil ha midtrekkverk på hele den nye E6 gjennom Gudbrandsdalen.

Håkon Aurlien

LILLEHAMMER: -50 omkomne fra Lillehammer til Otta på 10 år, er et fryktelig høyt tall. Jeg sover ikke godt om natten før vi har fått midtrekkverk hele vegen til Otta. E6 like nord for Lillehammer var vår verste ulykkesstrekning, men der har det ikke vært alvorlige ulykker etter at vi fikk et rekkverk mellom kjøretningene, sier Seim.

Han mener det er uaktuelt å bygge en ny E6 som firefeltsveg til Lillehammer og deretter tofelts veg med 10 meters bredde og kun et merket felt mellom kjøretningene.

- Trafikantene finner seg neppe i å måtte betale bompenger uten å være sikret mot møteulykkene, sier han.

Sprenger normaler

Ønsket sprenger forslaget til nye vegnormaler som nå ligger til godkjenning, og som krever en gjennomsnittstrafikk på 8 000 kjøretøy i døgnet (ÅDT) for at det kan bygges en tofeltsveg med midtrekkverk og forbikjøringsstrekninger. Men Seim viser til at Gudbrandsdalen har mye av trafikken konsentrert til sommer og helg, og mye tungtrafikk.

- Realiteten er at det på tider av året er så mye trafikk på E6 at det vil være en møtende bil der dersom man kommer over i møtende kjørefelt. Det skal ikke være dødsstraff for å gjøre en liten feil i trafikken, men det kan det se ut til å være nå, sier Seim.

Ventetiltak

Den nye E6 i Gudbrandsdalen gjennomgår nå en grunnleggende behovsanalyse i regi av Samferdselsdepartementet. Når denne analysen er gjort kan prosessen mot anleggsstart gå raskt.

I mellomtiden skjer alvorlige trafikkulykker og Seim opplever det

som tungt at han ikke har nye tiltak å sette i verk.

- Vi må dessverre regne med mange alvorlige ulykker frem til den nye E6 står ferdig. Det er fryktelig tragisk å se at en familie nærmest blir utslettet, slik vi så forrige uke, sier han.

Tatt ut det mulige

Statens vegvesen og Politiet har tatt ut det meste av det som er mulig å få til gjennom nedsatt hastighet, fartskontroll, kampanjer for å holde folk våkne og strakstiltak langs vegen.

- Dette er flotte tiltak som helt sikkert har spart oss for mange ulykker, og dette er tiltak som vi skal videreføre, sier Seim.

Han tror ikke på generelt nedsatt hastighet. Derimot ønsker han å vurdere vinterfartsgrense på flere strekninger enn i dag, og flere fotobokser.

- Sier Stortinget ja til streknings-ATK, vil jeg være raskt ute med å melde på Gudbrandsdalen, sier distriktssjef Kjell Seim.

Trafikkulykker i januar 2007

2007 har begynt dårlig, med en kraftig økning i antall drepte i januar.

Finn Harald Amundsen

OSLO: Mens det i 2006 ble registrert 13 drepte i 2006 var antallet drepte i år hele 21. Av disse ble 15 drept i møteulykker (6 i 2006), 3 i singelulykker (4 i 2006) og 2 var fotgjenger (3 i 2006) og en i feltskifteulykke (1 i 2006). Selv om vi kun har data for en måned må det være lov å uttrykke dyp bekymring for utviklingen i antall drepte i møteulykker. Dette er en trend som har vedvart de siste årene.

Møteulykkene er kanskje de vi har de dårligste kunnskapene om. Vi vet at det stort sett er personbiler som kommer over i galt kjørefelt og vi vet at de oftest treffer et vogntog eller et annet tungt kjøretøy. Vi har derimot dårligere kunnskap om hvorfor de kommer over i kjørefeltet for motgående trafikk. Dette har neppe noe med forbikjøring å gjøre. Vi ser at forhold som skrens, trottet, kjørt for fort etter forholdene etc. ofte nev-

nes i denne sammenheng. Det er sikkert også sammenheng med at vegene er smale og at det derfor er lett å komme litt over midtlinjen når trafikken blir stor. Selv om tungbilene sjelden er de som kommer over i det andre kjørefeltet er det nok ikke overraskende at tungbiler ofte er involvert i denne typen ulykker. Det har vært en stor økning i antallet tunge kjøretøy på vegene, de kjøres relativt fort, de tar større plass og de manøvreres naturlig nok ikke like lett som en personbil. En unnskikkelig manøver tar således lengre tid. Vi ser også at det kjøres relativt fort, forholdene tatt i betraktning. Uansett er det viktig at vi setter inn ressurser slik at trenden med økning i antall møteulykker kan snus.

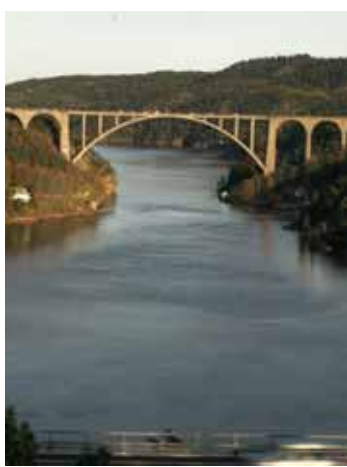
Av tiltak vi allerede satser på kan nevnes kampanjen "Stopp og sov", anlegg av midtrekkverk og oppmerking av midtfelt.

Ellers er det registrert mer enn 100 flere ulykker med mer enn 200 flere skadde i trafikkulykkene i 2007. Starten på 2007 er således meget dårlig.

AKTUELT

Sivilombudsmannen

■ ■ Norsk Presseforbund (NP), har på vegne av VG, bedt Sivilombudsmannen vurdere om vegmyndighetene hadde rett til å hemmeligholde dokument om bygginga av Hanekleivtunnelen, skriv NTB. – Vi finn det uholdbart at det skal vere slik at nedsetting av ei granskingsgruppe gjer at dokument som skal inngå i granskinga blir unnateke offentlegheit. Tilgang til grunnlagsmateriale er ein føresetnad for at pressa skal kunne utøve kontroll med forvaltninga, skriv Norsk Presseforbund i eit brev til Sivilombudsmannen. VG fikk dei tilgang til dei ønska dokumenta av Statens vegvesen 15. februar da granskingsgruppa la fram sin rapport.

**Gamle Svinesundsbrua**

■ ■ Ett kjørefelt vil vere stengt på den gamle Svinesundsbrua i nesten to år fremover fordi brua skal ha omfattende reparasjonsarbeider. I første fase skal den vestre gangbanen fornyes. De omfattende reparasjonene har sammenheng med at den tidligere E6-brua i mange år var utsatt for langt større belastninger enn det den var dimensjonert for. (Foto: Håkon Aurlien)

Slutter å salte

■ ■ Elverum kommune har bedt Vegvesenet om å slutte å salte en to kilometers strekning av rv. 3 fra Mårvegen til Strandfossen kraftverk. Årsaken er at Elverum kommune har en drikkevannsføremst i området som man er redd kan bli forurenset. Ut vinteren vil det i stedet bli brukt sand for å sikre god friksjon på strekningen.

Sporet veg

■ ■ Passasjerer trodde bussen vinglet fordi bussjåføren var beruset, og ringte politiet. Snart viste det seg at bussen vinglet på grunn av sporete veg. – En humoristisk, men samtidig litt tragisk historie, sier bussjåfør Knut Løkken til Gudbrandsdølen-Dagningen. Distriktssjef Kjell Seim i Statens vegvesen lovet straks å se nøyer på vegen på Fåberg.

Langnestunnelen i rute

■ ■ Tunnelen inn mot Tromsø sentrum er ferdig utsprenget, bortsett fra arbeidet med grøftene som vil pågå noen uker til. Etter at den permanente sikringa er ferdig, noe som innebærer sikring mot nedfall av stein, starter entreprenøren med boring for å montere isolasjonsmatter for vann- og frostsikring. I de kommende ukene vil entreprenøren jobbe med vegbanen: Ta ut ubrukbare masser og fyller inn nye. I tillegg vil det bli montering av kummer og legging av rør. Dessuten vil det jobbes med tekniske bygg og SOS-kiosker.

Attraktiv vegskulder

- Hit, men ikke lenger, sier Statens vegvesen når Tromsø kommune vil bruke vegskuldra på riks- og fylkesvegene til oppstilling av søppeldunkene.

Giselle Jensen

TROMSØ: Vegskuldra er av landets mest ettertraktede arealer, men Vegvesenet står knallhardt på retten til å avvise alle ønsker om etablering ved vegkanten.

– Vi eier stort sett tre meter fra asfaltkanten, selv om det er lokale variasjoner, opplyser jurist Trond Larsen i Statens vegvesen. Som hovedregel krever Statens vegvesen fire meter fri sikt på hver side av vegen.

De nye søppelbilene med hydraulisk arm er avhengige av at søppeldunkene står på et plant underlag og ikke for langt fra vegen. Miljøbyen er stolt av å være tidlig ute med søppelsortering. Så langt er alt fryd og gammen, men her trækker kommunen inn på Statens vegvesens enemerker.

Trafikkarlig

Problemet i Tromsø er at kommunen har instruert husholdningene til å sette søppeldunkene maksimalt 50 cm fra kjørbare veg. Søppelet hentes på formiddagen og dunkene trilles gjerne ned til vegen kvelden før. Neste dag blir den tomme dunken ofte stående til ettermiddagen.

– I nesten et døgn hindrer søppeldunkene sikten. Små barn som venter på skolebussen blir mindre synlige i skyggen av søppeldunken og bilister på veg ut fra eiendommene får redusert sikt når de svinger ut på trafikktett veg. I tillegg blåser dunkene overende når de er tomme og kan lett skli ut på vegen og virkelig lage trafikkarlige situasjoner, forklarer senioringeniør Steinar Utby i Statens vegvesen.

Felles regler

Utby ønsker Statens vegvesen nå utarbeider felles regler for hvordan dette skal håndteres, så man slipper ulike praksis i ulike kommuner og mellom regionene

– Arbeidsmiljøet til søppeltøm-



Maner til fornuft: Steinar Utby vil heller gi den ettertraktede vegskuldra til søppeldunken enn å risikere liv langs vegene. (Foto: Giselle Jensen)

merne er utvilsomt bedret, kommunen sparer lønnsutgifter når en mann kan gjøre jobben alene og ingen trafikkarlige situasjoner oppstår når mennene må ut av bilene i trange, trafikktette gater,

forteller Steinar Utby. Ikke få lyse hoder har oppdaget den ettertraktede stripa langs vegen. Trond Larsen kan bekrefte at svært mange gjerne vil ta i bruk vegkanten, ikke minst til reklameskilt eller som

lagringsplass for ymse varer.

– Vi avslår slike søknader hele tiden, forteller Larsen. Noen tar seg til rette uten å gå veien om byråkraterne, men da blir gjenstandene straks fjernet, kan han fortelle.

Grenseløs bombrikke

Med tjenesten AutoPASS EasyGo blir det lettere å reise i Skandinavia.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Fra 1. mars kan norske sjåfører passere Øresundbroen og Storebæltbroen med AutoPASS-brikke. Samtidig kan dansker og svensker som har BroBizz-brikke kjøre gjennom norske bomstasjoner med AutoPASS-felt uten å stoppe. Noen ferjeforbindelser i de tre landene tilbyr også tjenesten.

I Norge, Sverige og Danmark er det rundt 1,5 millioner bomkunder som har brikke de nå kan bruke i de tre landene.

– Når de som har AutoPASS

brikke passerer Øresundbroen og Storebæltbroen belastes kontoen til bompengeselskapet de har avtale med automatisk - brikkeiere trenger ikke å gjøre noe som helst, bare følg skilt til BroBizz eller Bizz, forklarer Kjersti Danielsen Nordgård i Statens vegvesen.

Norge, Sverige og Danmark er de første landene i Europa som samordner sitt brikkesystem. Både tyske, franske og østerrikske vegmyndigheter er interessert i et samarbeid rundt EasyGo. Det jobbes også med løsninger som gjør at bombrikken kan brukes på parkeringsplasser, og en regner med at tjenesten etter hvert også kan brukes på flere ferjeforbindelser. På sikt er målet å få til en felles bombrikke for hele Europa.



EasyGo: Tjenesten AutoPASS EasyGo gjør det mulig å passere Storebæltbroen og Øresundbroen med vanlig AutoPASS-brikke, uten at brikkeiere trenger å gjøre noe. (Foto: Scanpartner)

Nytt tunnelras

■ ■ I helga rasa det ut steinmassar inne i den 4,3 km lange Berdalstunnelen på rv. 50 mellom Aurland og Hol. Det er fylt i området, og tunnelen var reinska for laust fjell så seint som i fjor sommar. Men det var uråd å forutsjå dette raset, då det har sleppe 1,5 m inne i fjellveggen. Det er nytta hydraulisk nedpiggning og vegen er opna att.

Store sprik på Haukeli

■ ■ Det er store sprik på dei tre anboda for utviding av tunnelane på vestsida av E134 over Haukeli til 4,2 meters høgde. NCC er lågast med 66,2 mill. kr., Veidekke vil gjere jobben for 86,6 mill. kr., medan Mesta sin pris er på 128,1 mill. kr. Ny portal i Rødalstunnelen kjem truleg i tillegg, til 10 mill. (Arkivfoto: Kjell Wold)

**Utbetring**

■ ■ Fylkesutvalet i Hordaland har opna for ytterlegare forskottering for utbetring av rv. 551 mellom Austrepollen og Løfallstrand. Det skal gjerast utbetring av vegen til 10 mill. kr., og det er eit spleiselag mellom kommunane Kvinnherad og Fusa, samt Fusa Kraftlag og Frank Mohn Fusa AS som realiserar tiltaka. Det er mykje einfeltsveg her no.

Betalte tomteleie

■ ■ Tomteiere i Sarpsborg er arge på det statseide Opplysningsvesenets Fond fordi fondet har krevd tomteleie for deler av rv. 118, tidligere E6. Alle riksveger eies av Statens vegvesen og eiendomsgrensene på den aktuelle strekningen ble sist justert mot slutten av 1960-tallet. En huseier har likevel måttet betale for 300 kvm av riksvegen.

Fire bommilliarder



Bompenger: I fjor betalte bilistene fire milliarder i bompenger, opplyser Robert Fjelltnun Bø i Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Bilistene betalte i fjor fire milliarder kroner i bompenger i følge selskapenes foreløpige tall. Det er 150 millioner mindre enn året før.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Siden slutten av åttitallet har bilistene betalt inn rundt 44 milliarder kroner (i dagens kroneverdi). I fjor var første gang det var en nedgang i bompenginntektene.

Trondheimsringen borte

- Årsaken til at bilistene betalte mindre bompenger i fjor enn året

før er at bomringen i Trondheim var lagt ned, forklarer Robert Fjelltnun Bø, som er fagansvarlig for bompengoppfølgingen hos Statens vegvesen.

- Inntektene derfra var på rundt 250 millioner årlig. Sett bort fra det har det da altså vært en økning i bompenginntektene på omkring 100 millioner. Dette skyldes i hovedsak økning i trafikk og takster, samt rabattendringer sier Fjelltnun Bø. Ellers ble bomstasjonene på Rennfast, Askøybrua og Nordhordlandsbrua nedlagt i fjor.

Store kostnader

I snitt ligger innkrevingskostnadene på rundt ti prosent, og i fjor kostet det ca 465 millioner å krevne inn bompenger. Det er stor variasjon på innkrevingskostnadene i de

ulike bompengeanleggene: Den varierer fra rundt 7 til 34 prosent.

- Enkelte bomanlegg med lite trafikk har høye innkrevingskostnader. Det er i dag 44 bomanlegg i drift, fire av disse er automatiske bomstasjoner og 24 har AutoPASS, sier Fjelltnun Bø. På spørsmål om hvorfor ikke flere har automatiske bomstasjoner som er billige drift svarer han:

- En automatisk bomstasjon koster rundt 1,5 - 2 millioner pr felt. Det lages nytte-kostnadsanalyser for å se om det lønner seg å investere i dette. For eksempel lønner det seg ikke for selskaper som ikke har AutoPASS-system og har få år igjen med nedbetaling, for de som har lite lokaltrafikk – eller for dem som har mye utenlandstrafikk som de da kan miste deler av inntekten fra.

Kan bli gratis utenom rusjet

En eventuell vegprising i Bergen kan føre til at kjøring til byen kan bli gratis i de lavest trafikkerte periodene på døgnet.

Geir Brekke

BERGEN: Dette går fram av den ferske transportanalysen for Bergen, som Statens vegvesen, fylkeskom-

munen, kommunene og Jernbaneverket har lagt fram.

Mer kollektiv

- Dersom avgiftssystemet skal utformes for å sikre optimal utnyttelse av hovedvegnettet og en bedre fordeling av trafikken over døgnet vil vegprising, eller tidsdifferensierte bompenger, være mest hensiktsmessig, heter det i rapporten.

- En høyere avgift i rusjetiden, og

lavere – kanskje gratis – i lavest trafikkerte perioder, vil gi en høyere kollektivandel på de tider der det er viktig at kollektivtrafikken tar en større del av trafikken. Dette betinger at tidsdifferensierte satser kombineres med et attraktivt kollektivsystem med god kapasitet, heter det i forslaget til transportplan for Bergen og omland, som Vegen og vi første gang presenterte for en måned siden.

Bompenginntekter (foreløpige tall for 2006)

Bompengeprojekt	Innt 2006	Innt 2005
Lister	42,2	39,9
E18 Kristiansand	102,6	99,6
E18 Aust-Agder	91,5	82,5
E18 Vestfold	221,5	216,0
Rv. 9 Setesdal	11,3	10,4
Tønsbergpakken	135,5	137,8
Rv. 23 Oslofjordtunnelen	114,4	104,7
Østfold bompengeselskap	234,0	213,0
Fjellinjen	1 247,1	1 217,6
Oppland bompengeselskap*	16,3	0,0
Hadelandsvegen AS	20,3	19,1
Hvalertunnelen	26,1	26,0
Svinesundsforbindelsen	121,0	56,0
Nordkapp Bompengeselskap 2003	26,6	26,7
Tromsø veg	19,1	19,0
Alsten Fastlandsforbindelse (nedlagt 2005)	0,0	10,6
Skålavegen (nedlagt 2005)	0,0	19,8
Krifast	88,0	84,5
Hitra-Frøya	32,1	29,6
Trondheimsringen (nedlagt 2005)	0,0	234,2
E6 Øst Trøndelag	153,2	140,6
Skarnsundbrua	14,5	13,7
Sykkylvsbrua	14,1	12,6
Skodjebrua	24,2	22,4
Rv. 680 Imarsundsambandet	3,3	4,0
Namdal Bompengeselskap AS	17,2	16,0
Eiksundsambandet	3,4	3,2
Øysand - Thamshavn	68,6	60,7
Hareid riksvegferjesamband	5,9	5,7
Ålesund	87,3	83,3
Askøybrua/ Askøybrua AS (Rv. 562)	115,6	117,8
Austevollsbrua	9,4	4,1
Bompengeringen i Bergen	270,0	230,0
Halsnøysambandet	3,1	3,1
Hardangerbrua	6,3	0,0
Følgefontunnelen	10,1	9,1
Osterøybrua	39,1	35,0
Trekantsambandet	129,0	117,1
E39 over Stord	15,8	14,6
Rullestadjuvet	18,6	17,5
Nord Jæren	220,0	203,7
Nordhordalandsbrua (nedlagt 2005)	0,0	126,8
Rv. 45 Gjesdal	13,5	13,5
Rennfast (AS Tungenes ferjeterminal) E39	80,0	130,2
T-forbindelsen	53,6	48,1
Ryfast (forhåndsbetaling)	0,0	5,6
Finnfast AS	3,7	2,2
Fjærland - Sogn (Rv. 5)	51,1	48,8
Fodnes-Mannheller (Rv. 5) Årdal-	28,3	27,3
Naustdal-Svarthumle (Rv. 5)	19,6	19,0
Teigen-Bogen (E39)	10,7	9,8
Sum	4 038,9	4 193,1

* Under et halvt år med innkreving

AKTUELT

Ringer før de sprenger

■ ■ Hver gang Statens vegvesen sprenger i Atlanterhavstunnelen på Nordmøre vil naboen bli varslet på fasttelefon, mobiltelefon eller via SMS. - Varslingssystemet mas-sedistribuerer lydmeldinger til stasjonære eller mobile telefoner. For å imøtekomme ønskene om god varsling og bidra til at rystelsene ikke skal komme overraskende på beboerne, tilbyr vi denne tjenesten, sier prosjektleder Hallgeir Brudseth i Statens vegvesen. Prosjektet er det første i Statens vegvesen som tar i bruk denne typen telefonvarsling.

Ferjekai-drift

■ ■ Mesta har fått kontraktene på drift og vedlikehold av samtlege ferjekaiene på riks- og fylkesvegnettet i dei to vegdistrikta Sør-Rogaland og Sunnhordland (biletet) og Haugaland for komande femårsperiode. Den første er på kring 21 mill. kr. – den andre på kring 15 mill. kr. Secora frå Svolve var einaste konkurrent. (Arkivfoto: Geir Brekke)

**Årsavgift 20. mars**

■ ■ Leverer du bilen din til godkjent vraking innen 20. mars slipper du å betale årsavgift. Årsavgift på bil i år sendes ut til 84.000 flere kjøretøy enn i fjor. Tollvesenet og staten bli 7,5 mrd rikere dersom alle betaler avgiften innen riktig tid. Forfallsdatoen for årsavgiften er i år fem dager senere enn tidligere år.

Gjennomslag

■ ■ Indre Østfold fikk sin første tunnel da det sist uke var gjennomslag i en av fire E18-tunneler gjennom Romsåsen like på Østsiden av Glomma syd for dagens Fossumbru. Halvveis i sprengningsarbeidene er det tatt ut 100 000 kubikkmeter steinmasser fra toløpstunnelene. Sprengningsarbeidet skal være avsluttet i august

Anleggsstart

■ ■ Onsdag 28. februar starta anleggsarbeidet på Hardangerbrua opp – på dagen eitt år etter at Stortinget godkjente prosjektet. Det er entreprenørfirmaet Opedal & Sønner som startar opp med første delentreprise som omfattar tilrettelegging av riggområde for hovudentreprisane, for tilførselsvegane og for bruentreprisen. Vidare omfattar denne entreprisen bygging av ny gang- og sykkelveg fram mot tunnelen og tilkomstveg til spreikammer for kabelforankringane.

Åpen veg fra 2009



Uforutsigbart: Fjellovergangen ligger nær kysten der været skifter brått og uventet. Det kan være få minutter mellom strålende sol og storm. (Foto: Giselle Jensen)

Den siste sommerveien i Finnmark går snart over i historiebøkene. Vegen over Ifjordfjellet skal holdes åpen hele året fra 2009.

Giselle Jensen

VADSØ: - 60 millioner kroner er øremerket punktutbedringer på Ifjordfjellet. Arbeidene skal etter Handlingsplanen startes i 2009 og vil pågå i tre år, opplyser regionveg-sjef Torbjørn Naimak. Han kan fortelle at den viktige øst-vest forbindelsen endelig blir åpen hele året.

- Tiltakene settes inn på strekningene der snøen hopper seg opp for å gjøre det lettere å holde vegen åpen vinterstid. Tilsvarende tiltak har vist seg svært effektive på Nordkynvegen, forteller regionveg-sjefen. Han opplyser at vegen ligger altfor lavt i terrenget slik at snøen raskt legger seg over vegen når det blåser.

Ønsker anleggsstart i år

- Det er et betydelig press både politisk og fra næringslivet for å starte utbedringene allerede i år. Planarbeidet fra vår side er klart. Kommer finansieringen på plass kan vi starte tidligere, sier Naimak.

Når Ifjordfjellet stenges er konsekvensen en omkjøring på omkring 400 kilometer for de mest uheldige. Dette faktum gjør Naimak bestemt på å finne løsninger for å holde vegen åpen hele året, ikke minst av hensyn til næringslivets transportbehov.

- Men uansett hva vi vedtar vil fjellovergangen måtte stenges fra tid til annen, understreker han, for vinteråret i Finnmark kan ingen rå med.

Bygget før krigen

Fjellovergangen på Ifjordfjellet oppstod uten vesentlig innblanding fra Vegvesenets side. Folk ville fram og trakk seg over fjellet som best de kunne. Etter hvert kom mer profesjonelle vegbyggere på banen og utbedret kjerrevegen til en smal bilveg.

- Mange veger i Nord-Norge har en lignende historie, forteller Naimak. Da tyskerne okkuperte landet utbedret de fjellovergangen og ga den et overbygg for å takle vinteren på fjellet. På 70-tallet gjorde vegen over Ifjord tjeneste som E6, men etter at E6 ble flyttet til Tanadalen ble Ifjordvegen bare et sommertilbud.

- Vegen ble konsekvent stengt om vinteren og folk var innstilt på det. Åpningen om våren kostet årlig omkring 700.000 kr, forteller regionveg-sjefen.

Åpen siden 2003

Omorganiseringen av Vegvesenet brakte nye kostnader på banen som satset på å holde fjellovergangen åpen så lenge været og budsjettet tillot det.

- De siste tre årene har vi brukt 3-4 millioner kr hver vinter på å holde vegen åpen. Stort sett har brøytebil klart jobben, men enkelte ganger har vi måttet sette inn fres, forteller Naimak. Straks fresen må tas i bruk øker prisen med minst to millioner kroner for en vinterseong.



Maten må fram

Åpen veg betyr færre matvarer og lønnsomme bedrifter.

Giselle Jensen

VADSØ: - Vi har lagt om rutene i Øst-Finnmark fordi det har vært åpen over Ifjordfjellet, forteller logistikk-sjef Anne Britt Bekken i Tine Meieriet Nord. Meieriet i Tana forsyner nå Nordkyn med melk og meieriprodukter to ganger i uka. Tidligere kom varene fra Alta.

- Fordelene med Tana er raskere levering og bedre service. Når vi kan kjøre Ifjordfjellet østover og indre riksveg tilbake kan vi bruke en bil i stedet for to, understreker Bekken. Tankbilen starter i Alta og henter melk fra gårdene langs kysten som leveres i Tana. Tilbake henter bilen melk langs indre riksveg på veg til Alta.

Tana blir nav

- Vi får mer økonomisk drift, men det viktigste er at det er gjennomførbart. Med stengt veg på Ifjord må vi kjøre med to sjåfører pr bil for å overholde kjøre- og hviletiden. Sjåførmarkedet er presset så dette kan bli vanskelig å få til, påpeker Bekken. I fiskeindustrien fører omlegging fra frosen til fersk fisk til økt avhengighet av vegen over Ifjord. Fersk fisk kjøres ut daglig og lastes om i Tana som blir et viktig nav for varedistribusjon i Øst-Finnmark.



Nedsnødd: Hele Sørlandet stoppet opp da uvanlig store snømengder lavet ned. På vegene ble det kaos. (Foto: Kjartan Bjelland, Fædrelandsvennen)

- Vi reagerte ikke raskt nok

- Vi reagerte ikke raskt nok da uværet satte inn og må nok vedgå at vinterberedskapen ikke er dimensjonert for slikt ekstremvær.

Kjell Wold

DRAMMEN: Det sier distriktssjef i Statens vegvesen Aust-Agder, Kirsten Lindeberg. Hun opplevde det som veldig spesielt og nesten uvirkelig at hundrevis av biler og mennesker satt værfast og innesnødd i

nesten ett døgn på en blokkert E18 på Sørlandet.

- Situasjonen viser også hvor dårlig vegstandarden på strekningen mellom Dyreparken og Grimstad er. Nå fikk vi også se konsekvensene av hva dårlig skodde biler kan gjøre med en underdimensjonert veg med høy andel tungbiler.

Samarbeid på tvers

Vi har lært en lekse av dette og bør ikke bli tatt på senga en gang til ved slikt vintervær, selv om det har snødd veldig mye unormalt lenge, sier Lindeberg.

Distriktssjefen hadde egentlig

vinterferie da hun før klokken 05.00 forrige torsdag morgen ble ringt opp av politiet og fikk beskjed om at politiet har opprettet lokal redningssentral. De ville også ha med en representant fra Statens vegvesen. Siden har det vært full trøkk både fra samarbeidsparter og ikke minst fra media døgnet rundt.

- Burde stoppet vogntog før

- Det har vært positivt å se hvor godt vi har kunnet samarbeide over distriktsgrensene og mellom oss og andre redningsetater. Men vi har nok en del på gjøre på å beskrive og utøve funksjonskontraktene for vinterdriften i fremti-

den, sier Kirsten Lindeberg.

- I dag vel en uke etter at snøkaoset startet på Sørlandet, er vel en av de viktigste erfaringene vi har høstet, at vi burde ha stoppet vogntog tidligere da uværet satte inn, mener distriktssjef i Statens vegvesen Vest-Agder, Johan Mjaaland.

- Alt i alt synes jeg likevel vi har kommet helskinnet gjennom snøkaoset. Og i alle fall bedre enn det noen medier vil ha det til, sier Mjaaland. Likevel vedgår han at flere ting kunne vært gjort bedre og raskere, spesielt kontrollen av vogntog. Fire dager sammenhengende snøfall i stiv kuling har likevel vist at Statens vegvesen samarbeider godt og effek-

tivt med de andre redningsetatene. Å få løst opp i flokene på E18 mellom Kristiansand og Grimstad forrige onsdag og torsdag var den største utfordringen. Årsakene til at vegen måtte holdes stengt i nesten ett døgn er flere og sammensatte.

- Selv etter fire dager med sammenhengende snøvær var det derfor utrolig skuffende å oppleve at flere semitrailere sist lørdag hadde klart å snike seg ut på E18 fra sideveger uten kjetting og med sommerdekk. Til tross for stengt E18 har det vært lagt ned en fenomenal innsats fra brøytemannskaper i begge Agderfylkene, sier en influensasyk distriktssjef.



Kan tape status: Statens vegvesen har m.a. bygd rasteplass med fiskekai til flere mill. kr. på Steinstøberget ved rv. 7 i Hardanger. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Vegbygging kan velte turistvegen

Rv.7 gjennom Hardanger kan mista statusen som Nasjonal Turistveg dersom den såkalla Kvammapakka blir realisert.

Geir Brekke

BERGEN: Dette går fram av eit brev turistvegkontoret i Statens vegvesen har sendt Hardangerrådet, på vegne av kvalitetsstyret i prosjektet. I brevet blir det vist til planlegging av ny vegbygging langs rv. 7 mellom Nor-

heimsund og Eidfjord. Saman med ei planlagt kraftline i dagen langs nordsida av Hardangerfjorden kan dette føra til store tap av turistvegpotensialet. Tapa kan bli så store at rv. 7 kan mista sin aktualitet som framtidig Nasjonal turistveg, skriv leiar for turistvegprosjektet, Jan Andresen.

Held att pengar

- Kvalitetsstyret ønskjer å følgja opp denne strekninga spesielt nøye. Ein tilrår at det ikkje blir nytta turistvegmidlar her i den komande fem-

årsperioden utover å medverka til at Steinsdalsfossen, nord for Norheimsund, blir oppgradert i samsvarende med attraksjonen sin betydning, heiter det i brevet.

Kvalitetsstyret viser til vedtekne retningslinjer for standard og planleggingsprinsipp for vegtiltak langs Nasjonale turistvegar. Det blir vidare vist til sårbart terreng og beskjeden trafikk på dei aktuelle strekningane i Hardanger. Der vil ein difor nytte vegbreidde på 6,5 m og ein anna geometri og grøftbreidde enn på transportvegar.

AKTUELT

Bytter driftsentreprenør

■ ■ Det ligger an til skifte av funksjonssentreprenør for Nordre Ringsaker og Hamar by etter skjerping av vinterkravene. Kolo Veidekke AS har kontrakten i dag, men leverte det høyeste anbudet på 100,5 millioner kroner for de neste fire årene. Mesta A/S tilbød seg å gjøre jobben for 97,9 millioner mens NCC Roads AS la inn et tilbud på 92,3 millioner kroner.

På vippen

■ ■ I Vest-Telemark lå Risa an til å vinne kontrakten ut fra tilbudsprotokollen, men Vegvesenets kontrollregning av tilbudene tyder nå på at tilbudet fra Mesta er hårfint billigere. Men intet er avgjort i noen av de 20 kontraktsområde før kontrakt blir underskrevet utpå vårparten.

Utan konkurranse

■ ■ Det kom berre inn eitt anbud på utvidingsarbeidet ved Ropeid ferjekai i Rogaland. A/S Skandinavia får oppdraget for 3,4 millioner kroner. Arbeidet skal gjerast for å gi rom til ei ny og større ferje på sambandet Ropeid-Sand på rv. 46, og skal utførast inneverande månad. Det blir seinare eige anbud på ny ferjelem.

(Arkivfoto: Dagrunn Husum)

**Ny Kragerøveg**

■ ■ Hæhre Entreprenør AS har fått jobben med å bygge parsell 3 av ny veg mellom Kragerø og E18 på Gjerdemyra. Parsellen på riksveg 38 mellom Eklund og Sannidal er 3,8 km og består blant annet av en 700m lang tunnel, Vadfosstunnelen, og en 130 meter lang betongbru ved Vadfoss. Vegprosjektet er på 137 millioner kroner og byggestart var allerede i forrige uke. Vegen beregnes åpnet i oktober 2008.

Hele prosjektet ny rv. 38 Kragerøvegen består av fire delstrekninger, hvorav første prosjekt ble åpnet i 2004. Del 2 åpnet året etter, mens del 3 altså åpner om halvannet år. Siste bit av vegprosjektet er strekningen Sannidal-Gjerdemyra på E18 i Telemark. Når del 4 blir bygd er ennå litt usikkert.



Rv. 38-kontrakt: Byggeleder Jørn Rinde i Statens vegvesen t.h. gratulerer Hæhre Entreprenør AS og anleggsledere Erling Ekern t.v. og Svann Bertelsen med jobben. (Foto: Kragerø Blad Vestmar)

Helt på grensen

7. november kjørte en buss full med polske arbeidere utfor rv 3 akkurat på grensen mellom Region øst og midt. Den svært glatte vegen var strødd akkurat fram til fylkesgrensen.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Nå har det vært toppmøte på grensen mellom Vegvesenets sjefer i Sør-Trøndelag og Hedemarken-Østerdalen distrikt, der ens standard i vinterdriften var én av flere viktige saker på dagsordenen.

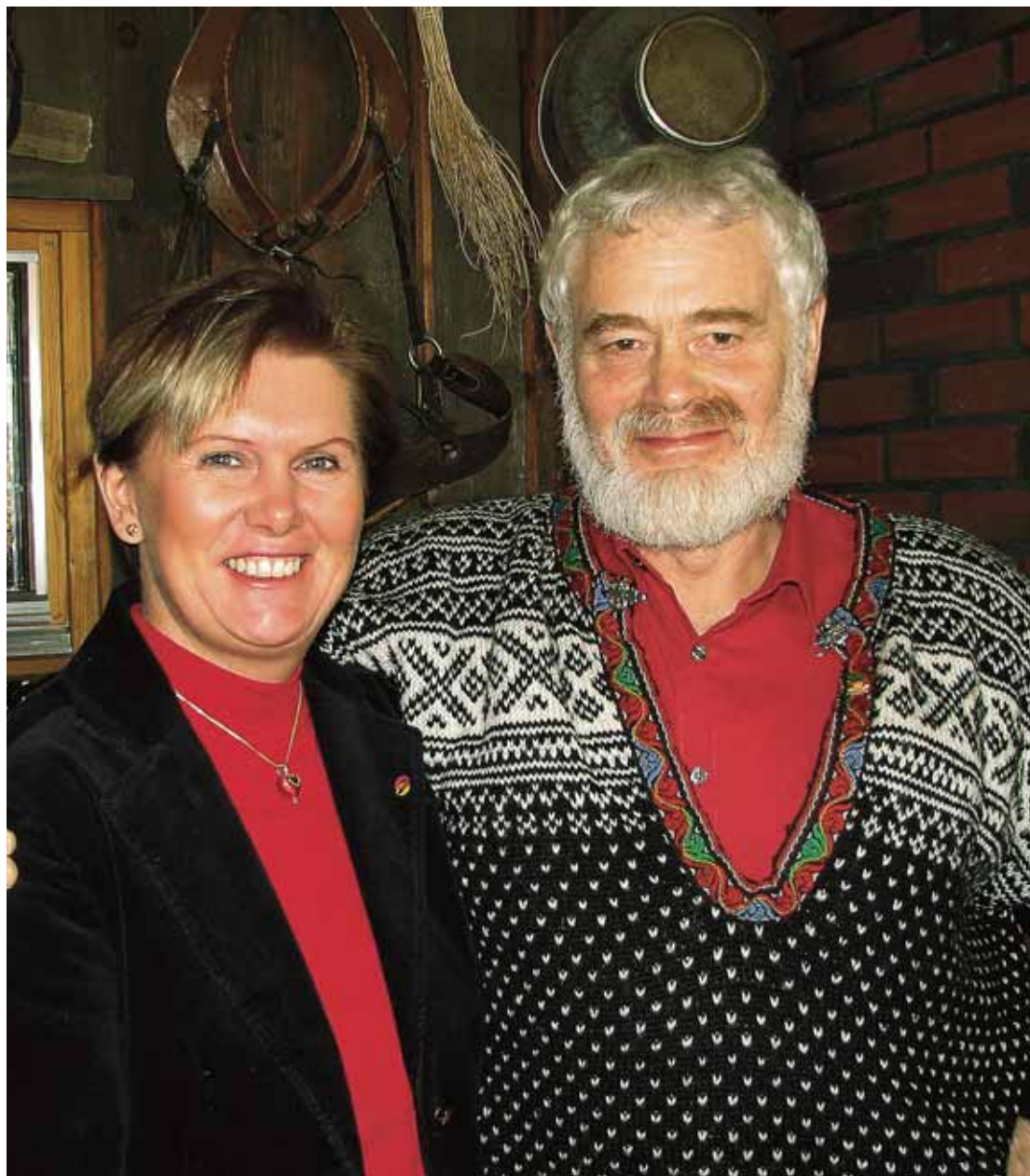
Må varsle over grensen

- Trafikantene skal selvsagt ikke merke noe til Vegvesenets administrative grenser, fastslår distriktssjefene Ingvar Tøndel og Aud Riseng. I fellesskap har de to distriktene allerede kommet fram til ordninger for å hindre lignende situasjoner.

Blant annet blir de som utfører brøyting og strøing nå pålagt å ha kontakt med sine kolleger på andre siden av grensen. I dag er det Mesta som drifter vegene sør for grensen, mens Kolo Veidekke har ansvaret på trøndelagssiden. Det er også bestemt at den enkelte sjåfør hos begge entreprenørene skal varsle sin kollega over grensen hver gang han brøyter eller strør inn mot grensen. Sjåførene får også plikt til å vurdere faren for uheldige standardsprang på grensen og om nødvendig fortsette inn i naboregionen.

Katastrofealarm

Den skjebnesvangre dagen var det svært glatt på stamvegen som forbinder Østlandet med Trøndelag og Nord-Norge. Hundrevis av vogntog kjører hver dag langs vegen mange mener har dårlig og varierende standard. Ulykken førte til full katastrofealarm, og evakuering av ca tretti busspassasjerer. 11 personer ble let-



Ordner opp: Distriktssjefene Ingvar Tøndel og Aud Riseng løser felles problemer. (Foto: Eivind Sperre Austnes)

tere skadd i ulykken.

Det ble raskt fokusert på det glatte føret og det faktum at strøing med sand opphørte på grensen til Sør-Trøndelag. Statens havarikommisjon for transport har sett nærmere på en rekke forhold rundt ulykken. I en foreløpig rapport må Statens vegvesen tåle kritikk for standardspranget på regiongrensen.

Fikk "bot"

Nøyaktig friksjon ble ikke målt, men både Statens vegvesen og entreprenøren Kolo er enige om at friksjonen var under minimumskravet på 0,2. I ettertid har Vegvesenet ilagt entreprenøren trekk på 50 000 kroner knyttet til episoden.

Kjell Åge Lauritzen ved byggherreseksjonen i Sør-Trøndelag

peker imidlertid på at det ikke bare er på grensen mellom vegregionene at standard kan gjøre seg gjeldende.

- Dette kan være et like stort problem også på grensen mellom ulike distrikt og kontraktsområder og sågar på grensen mellom ulike brøyteroder innen samme kontraktsområde, sier Kjell Åge Lauritzen.

Griserumpa overlever

Spiralsvingen på E39 tett ved Lavik ferjekai i Sogn vil bli breiare, men det blir ikke omlegging av veglina.

Geir Brekke

SOGN: Statens vegvesen har tidligere presentert ei ny strandline fram til ferjekaien. Men etter at Høyanger kommune gjekk inn for ei tilkopling med rundkøyring mellom E39 og rv. 607 mot Ytre Sogn, varsla Statens vegvesen motsegn. Sidan har det berre vore tale om ei breddeutviding av spiralsvingen, som på folkemunne går under namnet Griserumpa, etter krøllen på veglina her.

Tungbilsjåførane

Lastebilegar Rolf Nygård i Lavik er mellom dei som er lite glad for

val av løysing. Har har hatt underskriftlister liggjande ute på ferja mellom Lavik og Oppedal, der samtlege har støtta strandlina, og ingen Griserumpa. Samstundes har eit mindretal i kommunestyret gått inn for å ta opp att reguleringsplanen. Men saka har vore utsett fleire gongar. Motsegna frå Statens vegvesen er grunngeve med at det er uheldig med ei rundkøyring så nær ferjekaia, med fare for oppstuing av køen når ferja blir tømd for bilar.

Årsdøgntrafikken i Lavik er på kring 2300. Rundkøyringa representerer såleis eit større problem enn spiralsvingen nærare ferjekaien, slik etaten ser dette.

-Om få år kan trafikken ha dobla seg, med dei følgjende dette kan ha for trafiktryggleiken gjennom sentrum av bygda, seier Nygård til Vegen og vi.



Spiralsving: E39 tek ein krapp sving frå brua t.h., bak fotografen og vidare under same brua rett før ferjekaien i Lavik i Sogn. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Tøff jobb: Etter fire år med funksjonskontrakter, blir det skifte av entreprenør svært mange steder. (Ill.foto: Knut Opeide)

KAMP OM FUNKSJONSKONTRAKTER:

Gryende marked

Konkurransen om årets 20 funksjonskontrakter er snart over. Det gir grunnlag for flere interessante observasjoner.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Flere kjennere av markedet for funksjonskontrakter som Vegen og vi har vært i kontakt med, peker på et svært spesielt trekk ved årets konkurranser.

Disse 20 kontraktene var de første som ble utlyst i åpen konkurranse for fire år siden, og disse er

nå de første der entreprenørene får mulighet til omkamp.

Priser seg ut

En skulle tro at den som har driftet et område de siste fire årene har et naturlig konkurransefortrinn framfor den som må etablere seg og gjøre seg kjent i et nytt område. Den som drifter området i dag er også den som har best forutsetning for å prise kontrakten riktig. Derfor er det nå mange som hever øyebrynene:

I svært mange av områdene har dagens entreprenør levert tilbud som ligger skyhøyt over laveste tilbud. Påfallende mange steder har vinneren for fire år siden nå levert det aller dårligste tilbudet. Bortsett fra at mar-

kedsleder Mesta ser ut til å beholde om lag halvparten av sine områder, blir det skifte av entreprenør i samtlige områder bortsett fra ett område på vestlandet, der Kolo biter seg fast:

- Vi registrerer dette, men jeg vil ikke spekulere i årsaken, sier Torgeir Leland, sjefen for arbeidet med funksjonskontrakter ved veg- og trafikkavdelingen i Vegdirektoratet.

» Påfallende mange steder har vinneren for fire år siden nå levert det aller dårligste tilbudet

Flere på banen

Han peker på et annet og svært

gledelig trekk ved årets konkurranser: Antall tilbydere har økt merkbart i forhold til tidligere år. I fjor var det bare en eller to tilbydere i halvparten av konkurransene. I gjennomsnitt var det 2,7 tilbydere pr. kontrakt. I år er dette økt til 3,3, og i 16 av 20 kontrakter var det minst tre konkurrenter.

Mesta og Kolo har tidligere vært de eneste med ambisjoner over hele landet. I år har NCC også meldt seg på i den nasjonale kampen ved at de har lagt inn tilbud på 15 av kontraktene.

- Ja, vi ønsker å satse seriøst på dette markedet. Men vi er jo avhengige av å få et visst volum og vinne jobber, sier sektorsjef Trond Schjetne i NCC Roads. Han er ikke

tilfreds med at de bare ser ut til å vinne to nye områder i årets konkurranser.

Lave priser

Samtidig peker Schjetne på at de ikke kunne gått lavere i pris hvis de skulle tjene penger på kontraktene. Han antyder at tøff vinter gjør at de sliter økonomisk i kontrakter de har vunnet tidligere.

Foreløpige analyser i Statens vegvesen tyder på at laveste pris i årets konkurranser er omtrent som forventet. - Selv om det er store variasjoner, har prisene steget med 5 - 10 prosent fra 2003, opplyser Torgeir Leland.

FAKTA

De sannsynlige vinnerne av nye fireårskontrakter. Vinner for perioden 2003-07 i parentes

Østfold øst	Mesta	(Mesta)
Nordre		
Hedmarken	NCC	(Kolo)
Numedal	Doserdrift	(Mesta)
Vestfold øst	Kolo	(Mesta)
Vest-Telemark	Mesta	(Traf.& Anlegg)
Setesdal	Risa	(Mesta)
Mandal	Risa	(Mesta)
Dalane	Kolo	(Risa)
Vesthordaland	Mesta	(Mesta)
Midthordland	Mesta	(Mesta)
Hafs	Kolo	(Kolo)
Søre Sunnmøre	Mesta	(Kolo)
Indre Nordmøre	Mesta	(Kolo)
Orkdal/Skaun	Mesta	(Skanska)
Namsos	Kolo	(Mesta)
Mosvik	Mesta	(Mesta)
Søvik	Mesta	(Mesta)
Narvik	Mesta	(Mesta)
Indre Troms	Mesta	(Mesta / Kolo)
Karasjok	NCC	(Mesta)

Kritisk Navarsete

- Eg legg ikkje skjul på at statsråden og kan vere kritisk til funksjonskontraktane. Eg får altfor mange rapportar om for dårleg brøyting frå mange delar av landet.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det sa statsråd Liv Signe Navarsete i spørjetimen i Stortinget nyleg. Ho vart utfordra av Eirin Faldet frå Arbeiderpartiet om dårleg drifting av vintervegane. Statsråden viste til nyheita som vart presentert i førre nummer av Vegen og vi om at Statens vegvesen no har satt i verk

arbeid med å gjere funksjonskontraktane betre. Samstundes varsla ho at Statens vegvesen vil vurdere skjerpa tiltak ovenfor entreprenørene for å få ein meir retttidig oppfylging av kontraktane.

- Vegvesenet sine kontrollar er viktige, og dei fungerer. Det er kanskje økonomiske trekk som vert det viktigaste verkemiddelet på kort sikt, og så må me leggje til rette for betre funksjonskontraktar på lang sikt, sa Navarsete.

Ikkje nøgd: Statsråd Liv Signe Navarsete er kritisk til entreprenørene sin drifting av vintervegane. (Arkivfoto: Knut Opeide)



REPORTASJE



Graver videre: For tiden graves det blant annet på Engen, der kommunen skal bli ferdig med betongkølverten for ledninger og rør - før Statens vegvesen kan legge på den nye overbygningen i gaten.
(Foto: Geir Brekke)

Når man graver

BERGEN ■ De har skaffet seg litt av en uriaspost, Statens vegvesens prosjektmedarbeidere, som har ansvaret for gateforvandlingen i byens hjerte og hovedpuls.

Geir Brekke

- Når vi nå snart etablerer oss med eget anleggskontor i forbindelse med gatebyggingen på Nøstet, vil vi vurdere å opprette faste informasjonsdager for beboerne og næringsdrivende i strøket, sier prosjektleder Espen Hammersland i Statens vegvesen, rik på erfaring med viktigheten av godt informasjonsarbeid og tilgjengelighet i nærmiljøet.

Gatefornyelsen i Bergen ruller videre på femte året. Stadig dukker det opp nye overraskelser jo dypere man graver i byens historie. Kabler og rør og tekniske problemer gir grunnlag for tenkepauser og diskusjoner med entreprenørene. Kapasitet hos underentreprenører kan være mangelvare i et overopphøyet bygge- og anleggsmarked med stigende priser og synkende konkurranse.

Køproblemer

Men fremfor alt er gateforvandlingen er spørsmål om stengte trafikkårer i sentrum, med dertil følgende omveger, problemer for varelevering, og kø, kø og atter kø. Byens næringsliv rasler med sablene og etterlyser bedre samordning av gravingen, og framfor alt mer informasjon.

Statens vegvesen står i høyeste grad last og brast med Bergen kommune i gatarbeidene som stadig pågår med stor styrke. Gatefornyelsen er koplet sammen med utskiftning av kommunale rør og ledninger av gammel dato. De vegmessige arbeider på riks- og fylkesvegnettet i de sentrale bystrøk skal avstemmes med framdrift på kommunal ledningsfornyelse. De betyr at utbyggerne ikke sjelden må vente på hverandre. Dermed blir det utsettelse, noe som også til slutt blir synliggjort i form av ny tekst på de store informasjonstavlene som møter trafikantene på byens innfartsårer. Her kjører du inn i et bysentrum med stengte gater i lang tid framover, er budskapet.

Redusert trafikk

Bak gatefornyelsen ligger det også et ønske gjennom Bergensprogrammet om sterkere styring av trafikkstrømmene i sentrum. Man vil at trafikantene skal unngå såkalte snarveger i sentrum, og heller bruke det overordnede vegsystemet gjennom Nygårdstunnelen og Fløyfjellstunnelen.

Det er vedtatt å redusere unødig bilkjøring i sentrumsgatene, selv om parkeringsforholdene ikke er blitt dårligere med nye parkeringshus.



Forteller: Prosjektleder Espen Hammersland (med kartet) forteller om gatebyggingen i tiden framover. (Foto: Geir Brekke)



Info-møter: Det arrangeres stadig møter med huseiere og næringsdrivende. Byggeleder Terje Engevik (t.h.) orienterer her om gatefornyelsen i sentrum. (Foto: Geir Brekke)

Opp byens gater

Og nettopp økt parkeringskapasitet er ett av argumentene for den forestående gatebyggingen på Nøstet, som starter i løpet av inneværende år. 300 nye parkeringsplasser i Klostergarasjen står i dag ubenyttet fordi gatenettet ikke har kapasitet til å svelge unna trafikkøkningen.

Hurra for 17.mai!

I mellomtiden prøver Statens vegvesen å gjøre sitt beste med informasjon og dialog med huseiere og næringsdrivende i sentrum. Sjelden er hoggestabberollen tydeligere enn her. Det er en del av jobben å ta imot kjeft og kritiske kommentarer fra bergensere med høyt stemmevolum.

Det arrangeres stadig informasjonsmøter i møterom tett ved gateprosjektene. Ved alle justeringer i stengningspunktene er man ute og informerer med flygeblad og e-post til beboere og næringsdrivende og til trafikantene gjennom lokalmedia.

Statens vegvesen tar også hensyn til sterke lokale ønsker. Det gjelder ikke minst 17. maikomiteen i Bergen - en institusjon på høyde med Sportsklubben Brann i bergensernes hjerter.

- Resultatet er at fylkesvegstrækningen på Engen blir utvidet fra fire til fem meters bredde for at de to 17. maitogene skal kunne passere hverandre

uten å måtte ta fortuet i bruk, opplyser prosjektleder Espen Hammersland i Statens vegvesen.

Mange aktører

Publikum spør og graver om det meste, og ser ikke alltid forskjell på etatene. Det siste året har energileverandøren gravd solide rørgater inn mot sentrum for å levere varme fra søppelforbrenningsanlegget sør for Bergen. Og varmeleverandøren vil fortsette med utbyggingen i sentrum i ti år framover.

- Vi blir aldri ferdig med utbyggingen av denne infrastrukturen, uttalte prosjektlederen i BKK Varme i forbindelse med fullføring av første etappe i byen her om dagen.

Og så venter sentrumsbeboerne og butikkeiere på utbyggingen av såkalte boss-sug som renovasjonsselskapet planlegger. Dermed blir det ventelig nye graverunder i sentrumsgatene for å legge ned rør til suging av sortert boss.

Men da har kanskje Statens vegvesen gjort sitt med gatefornyelsen i Bergen sentrum. Det er iallfall lov å håpe det beste for Espen Hammersland og hans kolleger.

HANEKLEIVRASET

Hanekleivrapporten – sammendrag

Rasårsaker:

1) De utførte geologiske forundersøkelser er vurdert å være tilfredsstillende. Raset kan derfor ikke settes i sammenheng med mangelfulle forundersøkelser.

2) Den direkte årsaken til raset var en svakhetssone (forkastning) med delvis omvandlet og forvitret bergart, infisert av svelleire, som etter hvert ga et så stort trykk mot sikringskonstruksjonen at den brøt sammen. Dette kan ha foregått som en gradvis prosess, men nedfallet av det vesentlige av rasmassen skjedde trolig brått.

3) Rasjonen ble registrert under drifvingen, og dessuten vurdert på et senere tidspunkt da man oppdaget sprekker i sprøytebetongen. Det ble ved denne anledning foretatt tilleggssikring. Sonen ble derfor ikke oversett, men behovet for permanent sikring ble undervurdert.

4) Organisering av prosjektet var uheldig. Rolledeling mellom den utførende og byggherrefunksjonen var ikke klart definert, og det var ulike oppfatninger om ansvarsfordeling i prosjektperioden. Spesielt gjelder dette ansvaret for å iverksette ingeniørgeologisk kartlegging under tunneldriving og for å bestemme den permanente sikringen.

5) Det var ikke personell med nødvendig ingeniørgeologisk kompetanse på tunnelprosjektet. Prosjektet hadde heller ikke tilstrekkelig bemanning for fortløpende registrering av de ingeniørgeologiske forholdene i tunnelen og for kvalifisert vurdering av nødvendig permanent sikring.

6) De ingeniørgeologiske forholdene ble ikke systematisk kartlagt og eksisterende dokumentasjon er mangelfull. Omfang og lokalisering av de utførte sikringsarbeidene ble rapportert i prosjektet, men denne dokumentasjonen er ikke lenger tilgjengelig.

7) Drifts- og vedlikeholdskontrakten omfattet fram til 31.8.06 ikke periodisk inspeksjon av sikringsarbeidene. Det er gått ti år siden tunnelen ble bygd. Noen av de uheldige forholdene som er påpekt er allerede iverksatt. Det er likevel rom for forbedringen og rapporten foreslår følgende tiltak

Forslag til forbedringer:

1) Sørge for at det er tilstrekkelig

bemanning, med den nødvendige kompetansen på anlegget, slik at registrering av de ingeniørgeologiske forholdene blir gjort fortløpende.

2) Innføringen av ”byggherrens halvtid” der byggherren får tid til å utføre nødvendige kartleggingsarbeider, og foreta en vurdering av nødvendig sikring. Som en kvalitetssikring skal denne vurderingen gjøres sammen med bas eller formann fra entreprenøren. Entreprenøren skal stille arbeidsplattform med god belysning, og ikke ha anledning til å utføre annet arbeid på stoff under byggherrens halvtid. Entreprenørens innsats honoreres etter prissatt post i anbudet.

3) Det må erkjennes at sikring med bolter og sprøytebetong ikke kan takle alle typer vanskelige fjellforhold. Tyngre sikring, inkludert full utstøping, må derfor alltid være med som en aktuell opsjon for sikring, spesielt i soner med svelleire.

4) Etablering av et system for utkvittering av utført sikring, og for å sikre at utført sikring blir loggført på egnede skjemaer og tegninger.

5) Utført sikring, spesielt sprøytebetong, skal kontrolleres for sprekker og dårlig heft, minst en gang før sikring dekkes av vann- og frostsikringshvelv. Eventuelle mangler utbedres ved tilleggssikring.

6) Regelverk og rutiner må forbedres for å sikre at det for alle prosjekter utarbeides tilfredsstillende sluttrapport med ingeniørgeologisk beskrivelse samt logger over fjellforhold og utført sikring.

7) Etablering av inspeksjonsrutiner der man ved bestemte frekvenser kontrollerer sikringens tilstand. Tunnelprofilen utvides med 20 cm for å bedre mulighetene for å inspisere bak hvelvet. Hvelvet utstyres slik at inspeksjon kan foretas på en effektiv og sikker måte, bl.a. med stiger, sikkerhetsline og langsgående skinne til å gå på.

8) Arkiveringsrutiner må forbedres slik at prosjektdokumenter som kan ha betydning for senere vurderinger blir tilgjengelig i tunnelens levetid. (Spesielt gjelder det logg fra tunnelen med geologiske registreringer og utført sikring).

E18-tunnelene

Løkentunnelen på E18 rett sør for Hanekleiv-tunnelen må også ettersikres. Det er funnet flere leirsoner i tunnelen og tunnelveggen må også sikres bedre noen steder.

Kjell Wold

HOLMESTRAND: Det er konklusjonen etter de to første ukene med inspeksjonsarbeid av uavhengige geologer fra Norconsult. De vil fortsette å finkjemme samtlige E18-tunneler sørover i Vestfold fram til påske. Statens vegvesen forventer at også flere av de andre tunnelene må sikres bedre.

Ventet funn

- Siden Løkentunnelen ligger nærmest Hanekleivåsen var det ventet at vi skulle finne mye av den samme geologien der, sier senioringeniør Gunnar Hasle i Statens vegvesen. Han er ikke overrasket over funnene. Løkentunnelen ble i sin tid sprengt ut av Veidekke under byggingen av vegen på slutten av 1990-tallet. Mesteparten av det sikringsarbeidet som nå vil bli gjort i Løkentunnelen blir bolting. Det gjelder også områdene som inneholder leiresoner.

Samme jobb

Statens vegvesen håper at sikringsarbeidet i nordgående løp av Løkentunnelen kan bli gjort i samme entreprise og dermed samtidig med resten av sikringsarbeidene som nå skal gjøres i nordgående løp av Hanekleivtunnelen. Denne uken og framover mot påske vil de to geologene fra Norconsult etter tur finkjemme følgende E18-tunneler:

Bolstadtunnelen (170 meter), Hillestadunnelen (717 meter), Bringåkertunnelen (1129 meter), Botnetunnelen (1373 meter), Brekketunnelen (556 meter) og Rønningtunnelen (150 meter)

Skal lære av Hanekleivtunnelen

- Det har vært en tøff tid for Vegvesenet. Det må vi tale.

Kjell Bjørn Vinje

OSLO: - At sikringen var undervurdert er en lærdom som kan få betydning for framtidig tunnelbygging.

- Vi må gjennomføre tiltak for å sikre en full forsvarlig tunnel-drift og oppfølging av tunnelene. De feil og mangler som er påvist tar vi ansvar for. Men vi tar også ansvaret for å rydde opp, sier vegdirektør Olav Søfteland.

Trokket mot Statens vegvesen har vært stort siden raset i E18 Hanekleivtunnelen gikk i romjula.

Vegdirektøren er ikke opptatt av at han sjøl har fått mye kritikk, men er mest bekymret for hva



Trangt og kalt: Geolog Ingvar Tyssekvam i Norconsult har en krevende jobb på tunnelen.

Krevende inspeksjon

- Det er en grei, men samtidig krevende jobb å inspisere tunnelene. Det er både trangt, vått og kalt, forteller geologene Ingvar Tyssekvam og Nicole Ragvin i Norconsult.

De vant inspeksjonsjobben på

E18-tunnelene i Nordre Vestfold i konkurranse med Multiconsult og Geovita. Gunnar Halse og Statens vegvesen er spent på hva geologene finner i de andre tunnelene, men håper at de største geologiske utfordringene er de som nå blir tatt hånd om i Løkentunnelen.

raset i Hanekleivtunnel har skapt av usikkerhet om sikkerheten i norske tunneler.

- Rapporten fra Nilsen-utvalget er god og grundig. Den viser til både konkrete mangler ved byggeprosjektet og trekker frem forhold som kan bidra til forbedringer mer generelt knyttet til tunnelbygging. Utvalget slår sjøl fast at det er gått ti år siden tunnelen ble bygget, og at flere av de uheldige forholdene som rapporten påpeker allerede er ivarettatt. Jeg vil ha alle fakta på bordet. Denne hendelsen og granskingen har gitt oss ny kunnskap som skal være med å sikre at slikt ikke skjer igjen, sier Søfteland.

Vegdirektøren er tydelig på at funnene i granskningsrapporten og andre vurderinger skal tas med videre i Statens vegvesen arbeid med geologi og tunneler.

Arbeidet går nå videre hovedsakelig på to plan. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om en vurdering av rapporten, hvor etaten skal gjøre rede for sine interne kontrollrutiner og eventuelle endringer i disse. Samferdselsministeren tar sikte på å informere Stortinget om raset i vår. Her vil problemstillinger knyttet til kontroll og tilsyn bli en viktig del av utredningen.

- I tillegg kan det bli snakk om å sette Statens vegvesens internrevisjon i arbeid for å vurdere en del av de funnene i granskningsrapporten som går utover det rent geologi- og anleggsmessige. Det kan være knyttet til regelverk, arkiveringsrutiner, kommunikasjonsflyt mellom aktørene og annet. Vi skal snu på alle steiner og ta med oss alle erfaringer videre, lover Søfteland.

Utstøpte tunneler mye dyrere

-Vegtunneler som bygges med full utstøping etter modell av Østerrike blir tre til seks ganger så dyre, sier ingeniørgeolog Eystein Grimstad i NGI.

Kjell Wold

DRAMMEN: - Slike tunnelkostnader her til lands ville bli så dramatiske at det ville få betydelige konsekvenser for hvor det kunne bygges vegtunneler i Norge, spesielt ute i distriktene, mener han.

- Dersom manglende dokumentasjon av fjellkvalitet fører til at byggherren må øke sikringsmengden dramatisk, for eksempel med sprøytede armerte buer eller i verste fall full utstøping, vil dette føre til en mangedobling av tunnelkostnadene, sier Grimstad.

Full utstøping med membran, etter mønster fra Østerrike, vil gi tre til seks ganger dyrere tunneler i Norge i forhold til dagens praksis. Dette vil i så fall eliminere tunnelbygging mange steder i distriktene, mener NGI-geologen.

ne skal finkjemmes



Inspeksjon i Vestfold. (Foto: Kjell Wold)



Flere leiresoner: Løkentunnelen må også ettersikres. (Foto: Kjell Wold)



Den beste medisinen

DRAMMEN: - Vi skal sørge for at rapporten blir behandlet grundig internt i etaten også her i regionen når den etter hvert blir ferdig gjennomgått sentralt. Mitt inntrykk er at det er god rapport som gir de svar vi trenger for å bedre og skjerpe våre rutiner og arbeidsmetoder, sier regionvegsjef Andreas Setsaa i en kommentar.

Han mener også som vegdirektøren at etaten må sørge for å ta lærdom av dette raskest mulig for å bygge opp igjen den tilliten Statens vegvesen har mistet og som samfunnet berettiget krever av etaten. Som svar på hvordan Region sør skal bidra til å gjenreise tilliten har Setsaa følgende korte svar:

- Hardt arbeid. Men jeg vil skynde meg å legge til at den beklagelige hendelsen i Hanekleivtunnelen ikke er representativ for den kunnskap og kompetanse vi som etat besitter, sier Setsaa (bildet).

(Foto: Kjell Wold)



(Foto: Kjell Wold)

Skjerper rutiner for tunnelinspeksjoner

Statens vegvesen vil nå skjerpe rutinen med tunnelinspeksjoner over hele landet.

Kjell Wold

DRAMMEN: I et brev fra Vegdirektoratet til samtlige fem regionvegsjefer bes det om en bekreftelse på at det foreligger planer og at det er dokumentert gjennomført inspeksjoner for samtlige tunneler i samsvar med retningslinjene. Dersom en ikke er å jour med dette arbeidet, må regionene gjennomføre inspeksjoner i samsvar med retningslinjene.

31. mars 2007

Først skal dette gjøres i alle tunneler med en eller annen form for hvelv, inkludert duk. Vegdirektoratet skal innen 31. mars 2007 ha en bekreftelse fra regionvegsjefene på at slike inspeksjoner er satt i system og gjennomført.

Vegdirektøren og trafikkdirektøren ber også om en oversikt over tilstanden i tunnelene. Inspeksjonene skal utføres av

personell med generell tunnelkompetanse. Der det oppdages forhold som krever spesiell ingeniørgologisk kompetanse, skal slikt særrettsyn også utføres. Der det er mulig bør geologisk kompetent personell delta på den første inspeksjonen.

Tunneler uten hvelv

For øvrige tunneler skal det lages planer for inspeksjoner. Arbeidet skal utføres innen en frist regionene selv kan foreslå for Vegdirektoratet. Den foreslåtte fristen for ferdig utførte inspeksjoner på disse tunnelene skal også meldes Vegdirektoratet innen 31. mars i år.

Ved planlegging skal det lages nødvendige sikkerhetsvurderinger og iverksettes nødvendige tiltak for å ivareta HMS. Eksempelvis bør det være minst to personer under inspeksjoner. Der det er tette hvelv bør en ha med luftmåler for å sikre at luften bak hvelvet ikke er farlig å oppholde seg i.

Fremtidig inspeksjonsplan

Regionvegkontorene skal også lage og revidere planer for til-

standsvurdering av alle tunneler etter ny Håndbok 021. Det skal spesielt fokuseres på inspeksjon av fjelloverflater for oppsprukket fjell og blokker og sjekk av tilstanden på boltesikring og sprøytebetong. Det omfatter også sjekk av vann og frostsikring. Etablerte rutiner for drift og vedlikehold skal dokumenteres samt tilstandsvurdering av alt teknisk utstyr i tunnelene.

Fordi ingen tunneler er like skal hver tunnel behandles for seg slik at inspeksjoner med beskrivelser skal ta utgangspunkt i forholdene i den enkelte tunnel og avhengig av geologiske forhold, valgt konstruksjonsløsning og de sikringsmetoder som er benyttet.

Dokumentasjonskrav

Det har vært krav om elektronisk dokumentasjon siden 1990 da HB 021 kom ut i prøveversjon. Det er startet en prosess for å få på plass et nytt ensartet system for lagring av nødvendig dokumentasjon og en løsning for oppbevaring av sikkerhetsdokumentasjon, som kreves for å få tunnelen sikkerhetsgodkjent.

LANDET RUNDT



Trondheims nullpunkt: Herfra strekker vegene seg utover og danner et finmasket nett som dekker hele byen. (Foto: Victor Jensen)

Nullpunktet

TRONDHEIM ■ Det er ulike tall som avtegner seg i denne rundkjøringen. Men først og fremst er stedet knyttet til tallet null. Her, på Sluppen, finner vi nemlig det geografiske og kommunikasjonsmessige nullpunktet for Trondheim. Herfra kan man nå fram til alle steder på kort tid. Stedet virker derfor fristende for byens brann-

vesen, som er på utkikk etter tomt til ny brannstasjon.

I dag har signalgruppa i Statens vegvesen tilhold like i nærheten, og da brannvesenet kom på befarings med en diger stigebil, fikk Vegvesenets Victor Jensen klatre 28 meter til værs for å studere trafikantenes kunstferdige mønster i rundkjøringen; heretter kalt Ground Zero.



Husk vikeplikten

TROMSØ ■ Enorme brøytekanter til tross, trafikkskiltene skal etterlevs. Etter voldsomt snøfall i Tromsø de siste ukene må trafikkk-

skiltene nærmest graves ut av snøfonna for at bilistene skal ha noen mulighet til å etterleve budskapet. (Foto: Lisa Sundstrøm)



Rasar stadig

LEIKANGER ■ Nok ein gong blei fanggerdet (biletet) øydelagt av steinras på rv. 55 i Fatlaberget mellom Sogndal og Leikanger. Denne gongen skjedde det heldigvis medan vegen var stengt for opp-

rydding av det planlagte storrasen som skal sikra tunnelpåhøget. Seinare har minst fire bilar blitt treffe av stein og isblokkar på dette partiet. (Foto: Geir Brekke)



Tunge tak

FREDRIKSTAD ■ Profesjonelle flyttefirmaer var leid inn, men det ble likevel mange tunge tak for Vegvesenets folk da Fredrikstad trafikkstasjon ble fraflyttet sist uke. Karin Musæus (fra ven-

stre), Else Gro Østgård og Kjell Oddvar Bergsland var blant ansatte som pakket i esker og bar datamaskiner, og som etter en flyttetørn tok plass i en ny trafikkstasjon for Ytre Østfold ved

Hafslund i Sarpsborg. For 15 år siden var Else Gro Østgård en av de som flyttet til Fredrikstad da Sarpsborg-stasjonen ble nedlagt. (Foto: Håkon Aurlien)

Vinterfjellveg er blinkskudd

RJUKAN ■ Åpningen av vinterfjellvegen mellom Rjukan og Tuddal langs foten av Gaustatoppen i Telemark er blitt en foreløpig suksess. Etter en måneds drift meldes om minimalt med stenging på grunn av uvær, bra med trafikk og få driftsproblemer. Fylkesveg 651 mellom Svineroi i Tinn kommune og Bitringsnatten i Hjartdal kommune er 11,5 km lang og passerer høyeste punkt på 1275 meter.

Ny vinterveg: Seksjonsleder Asbjørn Arnevik i Statens vegvesen er tilfreds med åpningen av høyfjellsvegen. (Foto: Kjell Wold)





Vinner: Ingen andre har fått rapport om så mange uønskede hendelser som prosjektleder Almar Aronsen i Region midt. (Foto: Knut Opeide)

En ønsket hendelse

ILA ■ En rekke uønskede hendelser ga et ønsket resultat for prosjektleder Almar Aronsen ved Nordre avlastningsveg i Trondheim. På det store vegprosjektet er de nemlig flinke til å registrere uønskede hendelser og

nestenulykkene. Slikt blir lagt merke til i HMS-kretser, og nylig resulterte innsatsen i en ønsket hendelse:

Regionvegsjefen herself kom med blomster og diplom som påskjønnelse for at prosjektet i

2006 var desidert flinkest i hele Region midt til å ta uønskede hendelser på alvor. I løpet av året ble det rapportert om 298 slike hendelser på prosjektet. Disse rapportene er gull verdt i det videre HMS-arbeidet.



Tre av 14 nye på Hensmoen

HØNEFOSS ■ Her er tre av hele 14 nye tilsatte ved Øvre Buskerud distriktskontor på Hensmoen utenfor Hønefoss. Distriktsjef Svein Olav Thorvik (blå skjorte) ønsker f.v. Arne Rosvold, Ellen Grønlund og Pål Bjerke velkommen til Ringerike og Hallingdal. I løpet av våren kommer ytterligere

11 nye medarbeidere til Øvre Buskerud. – Nytilsettingene er blant annet resultat av at vi har overført oppgaver fra den nedlagte trafikkstasjonen på Brandbu i Region øst, men også at plan og forvaltning utvides betydelig, forteller en tilfreds Thorvik. (Foto: Anette Hansen Hunstad)



Hverdagen

BERGEN ■ Så har det skjedd igjen. Kollisjoner hører dessverre hverdagen til. Det er bare å finne fram skademeldingsskjemaet og ta pennefatt. De som har mest hastverk

i trafikken burde kanskje sørge for å ha et godt skriveunderlag liggende i bilen, slik at en slapp å slite på egne lårmuskler når sannheten skal på papiret. (Foto: Geir Brekke)



Kjørelærere med "bånn gass"

BRUMMUNDAL ■ Siv Vassdal har vært mye ute i norsk natur i fritiden og fokusert på naturopplevelser, fjellturer og trening. Men aldri før hadde norsk vinter vært forsert i samme tempo som da hun sist uke fikk kjøre rallybil med Petter Solberg, og deretter fikk ha han som kjørelærer i en Vegvesenbil. Det hele var førstepremie i en konkurranse

i regi av Statens vegvesens Region øst høsten 2006. Dagen etter at Rally Norway var det klart for premie for Siv. Først fikk hun være med Solberg i en testtur med Subarus nye modell på skogsveger utenfor Brumunddal. Senere bytter Solberg og passasjer plass, slik at Petter kunne gi sine kjøretips på ordinær veg. (Foto: Steinar Mæhlum)



Kjøreskole for førere av brøytebil?

VADSØ ■ Rett foran distriktskontoret i Øst-Finnmark står skiltet som viser veg til kjøreskolen. Siden skiltet peker inn i snøfonna kan vi kanskje anta at opplæringen gjelder håndtering av kjøretøy på snø og is? På sommerstid er det samme området et villniss av gress og busker, uten at det gjør gåten enklere. (Foto: Giselle Jensen)

AKTUELT

**Søker regionvegvesjef**

■ ■ Stillingen som regionvegvesjef i Region midt etter Elisabeth Schjølberg (bildet) er nå utlyst. Allerede 5. mars går fristen ut til å søke den viktige stillingen. Dette er første gang en slik stilling utlyses på nytt etter at regionene ble opprettet 1. januar 2003. I 2002 var det samferdselsministeren som ansatte regionvegvesjefene, men nå har Sta-

tens vegvesen selv fått denne myndigheten. Den formelle saksgangen er at vegdirektøren foretar innstilling og at tilsetningen skjer i "primærrådet for lederstillinger utenfor regulativet". Dette rådet består av to fra administrasjonen, to fra tjenestemannsorganisasjonene samt en leder oppnevnt av vegdirektøren. (Foto: Knut Opeide)

Nedlagt

■ ■ Likestillingsutvalet i Statens vegvesen Region vest er nå vedteke nedlagt. Leiar siste året har vore distriktsjef Hanne Hermanrud (biletet). I fjor skjedde det same med det sentrale likestillingsutvalet i etaten. Administrasjonsavdelinga får heretter ansvaret med pådrivarrolla for likestilling i Region vest. (Arkivfoto: Dagrinn Husum)



Vernepris: Godt fasadearbeid på gamle hus i Kongsberg, her fra E134 med 12.000 i ÅDT, ga Statens vegvesen og Pål Rødby og Hanne Løver Thon er vernepris. (Foto: Kjell Wold)

Vernepris fra Sølvbyen

Statens vegvesen har fått Kongsberg kommunes vernepris for særlig godt utført arbeid med fasadetil-tak på 23 boliger.

Kjell Wold

KONGSBERG: - Etter de nye støvforskriftene ble det i 2004 og 2005 gjennomført en rekke fasadetil-tak mot støy i boliger langs trafikkerte veger, forteller Pål Rødby og Hanne Løver Thon i Statens vegvesen. I Kongsberg var det 23 boliger langs E134 og rv. 40 samt noen få hus langs mindre veger som ble støysolert.

De eldste husene langs E134 gjennom Kongsberg er over 200 år gamle. Gjennomføringen av fasadetil-tak på flere av de verneverdige husene ga Statens vegvesen ekstra utfordringer.

- Vi hadde tett og godt samarbeid med både kommunale og fylkeskommunale myndigheter under dette arbeidet, forteller de to. Statens vegvesen samarbeidet også med konsulenter og spesialister på bygningsvern for å ta godt vare på bygningenes verneverdi. Både huseiere og dyktige håndverkere bidro også til at sluttresultatet ble så bra at Kongsberg kommune delte ut en høythengende vernepris til Statens vegvesen for godt utført arbeid.

- Det er en fin fjær i hatten for fasadetil-taksgruppa på vår byggherreseksjon, sa seksjonsleder Tore Braaten, da han mottok prisen på vegne av Statens vegvesen.

Fem-seks nye kontrollstasjoner

Statens vegvesen foreslår å etablere minst fem nye kontrollstasjoner i Region sør og oppgradere tre av dagens kontrollstasjoner.

Kjell Wold

PORSGRUNN: Nye kontrollstasjoner foreslås ved: E18 Liertoppen (Buskerud) og/eller Kjellstad, E18 Eidanger (Telemark), rv. 7 Gol (Buskerud), E39 Mandal (Vest-Agder), E134 Åmot (Telemark). Tre stasjoner foreslås oppgradert: E18 Haslestad (Aust-Agder), E16 Rørvik (Buskerud) og E39 Flekkefjord (Vest-Agder).

- Vi mener det er behov for å styrke kontrollaktiviteten med tunge kjøretøy på E18 mellom Akershus i Region øst og Buskerud/Drammen i Region sør, sier distriktsjef i Nedre Telemark Bjørn Cato Hustvedt og medlem i arbeidsgruppen.

Strategisk plass

Når nye kontrollstasjoner vurderes er topografi og vinterforhold spesielt viktig ved stedsvalg. En strategisk riktig plassert kontrollstasjon vinterstid virker også preventivt på tungbilsjåførere når de i større grad må påregne kjøreforbud hvis ikke kjøretøyet er utstyrt med riktig dekk og kjettinger. I tillegg til kontrollvirksomhet kan områdene også nyttes som "kjettingplass" for bratte bakker. Arbeidsgruppen vektlegger også planer om kontrollplasser i naboregionene i øst og vest.

På fylkesgrensen

På E18 i Lier vurderes ny kontrollstasjon på Kjellstad for nordgående



Nye kontrollstasjoner: Bjørn Cato Hustvedt i Statens vegvesen foreslår å samle Solum og Lanner kontrollstasjoner i en ny stasjon i Eidanger når ny E18 Larvik-Grenland åpnes. (Foto: Kjell Wold)

trafikk mot Oslo. I dag er det en kontrollstasjon vis-a-vis for sørgående trafikk. Det kan også være aktuelt å erstatte stasjonen på Kjellstad med en ny på Liertoppen for sørgående trafikk. Region øst har planer om en kontrollstasjon ved Padderudvannet ved fylkesgrensen for trafikk mot Oslo. Hvis den blir etablert, bortfaller forslaget om ny kontrollstasjon på Kjellstad. Prosjektet er i dialog med Region øst

for å finne en optimal løsning.

Vestfold-Agder

Langs E18 i Vestfold og Telemark foreslår de å beholde Solum og Lanner kontrollstasjoner inntil ny E18 mellom Larvik og Grenland er avklart. Arbeidsgruppen foreslår også ny Eidanger kontrollstasjon på E18 mellom Skjelsvik og Moheim. På E39 i Vest-Agder planlegges et nytt kombinert distrikts-

kontor og trafikkstasjon vest for Kristiansand. Spørsmålet blir om den kan dekke behov for kontrollstasjon av tunge kjøretøy i begge retninger. Hvis kontroll av trafikk vestover fra Kristiansand velges, bør det bli en ny kontrollstasjon øst for Mandal for østgående trafikk. På E134 i Telemark ønskes ny kontrollstasjon i Åmot i Vinje, mens Hallingdal skal dekkes med kontrollstasjon på Gol.

Lærdal-stasjon

- Vi vonar å kome i gang med bygging av kontrollstasjonen i Lærdal i månadskiftet mai-juni i år, seier seksjonsleiar Thormod Gausdal i Statens vegvesen.

Geir Brekke

BERGEN: Reguleringsplanen for ein kontrollstasjon med kontor, møterom og innkvarteringsdel i tillegg til eittløps open kontrollhall

og eit romsleg utearela er no godkjent av Lærdal kommune. Prosjektet blir lyst ut på anbod med det aller første. Stasjonen blir liggjande på Håbakken, tett ved nordmunninga av Lærdalstunnele, i stamvegkrossen mellom E16 og rv. 5 i Indre Sogn.

Den nye kontrollstasjonen skal avløse dagens kontrollplass på Ljosne, nokre kilometer lenger oppe i dalen, som ikkje lenger held krava ein i dag må stilla til slike plassar.

- Vi er sjølvsagt litt spente på



Ny stasjon: Slik blir den nye kontrollstasjonen ved E16 på Håbakken i Lærdal. (Skisse: Arkitektkontoret A38)

resultatet av anbodsrunder, seier Gausdal, som reknar med at kon-

trollstasjonen kan opnast til jul i år, dersom alt går etter planen.

Milepel for kongen

■ ■ I anledning H M Kong Haralds 70-årsdag overrakte Statens vegvesen en milepelstein til jubilenten.

I bursdagshilsenen fra vegdirektøren sto det blant annet: "Eit 70-års jubileum er ein viktig milepel i livet. Vi tillet oss derfor å sende Kongen ein fysisk milepel frå den tida vegmilepelane såg vesentleg meir staselege ut enn i dag". Mileplata er en kopi av en

vanlig type som ble brukt i perioden 1850 - 1875. På milepelen står det skrevet "11 mile fra Christiania, som er avstanden fra Oslo til hytta på Mågerø - etter datidens målesystem.

Gave til kongen: H M Kong Harald fikk en milepelstein med avstanden fra hytta på Mågerø til Oslo. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Sykkelkonferanse

■ ■ Den nasjonale sykkelkonferansen 2007 er lagt til Kongsberg. Den finner sted 20. til 21. oktober. Det er Statens vegvesen Region sør spesielle sykkelbyprosjekt i de fem byene Kongsberg, Sandefjord, Notodden, Grimstad og Mandal som er en av årsakene til at den nasjonale sykkelkonferansen i år er lagt til Kongsberg.

Piggdekkavgift

■ ■ Statens Vegvesen vurderer å innføre piggdekkavgift i Tromsø for å redusere forurensningen. Bakgrunnen er nedslående resultater på svevestøvmålingene i 2006. Det sier rådgiver i Vegvesenet, Jørn Simonsen, til bladet Tromsø. Da piggdekkene kom på 18. oktober i fjor, spratt målingene opp til det tredobbelte av hva som er tillatt.



Dialog: Grethe Laeskogen sjekker dokumenter og ser etter tegn på tekniske feil. (Foto: Håkon Aurlien)

Behandler alle på samme måte

- Alle skal behandles likt, men det betyr ikke at vi bruker like mye tid på alle, sier Grethe Laeskogen i Vestopplands utekontrollgruppe.

Håkon Aurlien

LEIRA: Et nytt og moderne vogntog blir vinket inn til vekt- og dokumentkontroll foran den nye Kalplassen kontrollstasjon i Valdres. Like etter følger en lastebil som avgjort har passert sine beste dager. Begge får kjøre videre etter en rask kontroll.

Likebehandling

Sammen med kollega Trond Erik Enger stanser hun alle som kommer

nedover dalen, og sjekker raskt dokumenter og ser etter tegn på farlige tekniske feil.

Kontrollgruppa opplever at tungbilbransjen er glad for kontrollen, men også at det er kritiske blikk og påstander om ulik praktisering av regelverket landet rundt.

- Dette er en oppfatning vi må ta alvorlig, sier Karl Ingvald Fuhr som leder virksomheten i Vestoppland. Han er opptatt av at likebehandling ikke skal bety "samme behandling uansett vær og føre", derimot samme behandling i samme situasjon.

Han har merket seg meldinger om at kolleger har pålagt bruk av vinterdekk.

-Det er ikke generelt krav om bruk av vinterdekk i Norge og det betyr at det er helt i orden å kjøre på gode dager om man holder mønsterkravet og har med kjettinger. Vurderer vi at dekkutrustning

gir for dårlig veggrep, kan vi gi kjøreforbud eventuelt inntil det er lagt på kjetting. Vi kan ikke pålegge skifte til vinterdekk, sier han.

Ny kontrollmulighet

I oktober i fjor tok utekontrollgruppa i bruk en ny topp moderne kontrollstasjon syd for Leira i Valdres. Vestoppland er stort og kontrollplassene er mange, men Kalplassen er det eneste stedet der de kan dirigere tunge kjøretøyer over en vekt, og så inn i en oppvarmet hall dersom det er behov for nøyere teknisk kontroll.

De nye kontrollmulighetene har ført til flere avskiltinger i løpet av vinteren, og noen anmeldelser. I det verste tilfellet ble en vogntoeger avslørt etter nesten en ukes nær sammenhengende kjøring mellom Øst- og Vestlandet. Overtredelsen er graverende, ikke minst fordi tilhengeren nesten var uten bremses-

Bilen hadde vært av vegen tre ganger i uken før den ble stanset i kontroll.

- Det er viktig godt å ha en hall å kunne ta kjøretøyer inn i. Det har

hendt at vi har hørt rare lyder fra bilen når den har stått på vekta, og har oppdaget såpass graverende bremsefeil at bilen er blitt avskiltet, forteller Trond Erik Enger.

Ønsker tungbilgruppe

Sørlandet har den siste uken hatt mye oppmerksomhet på tungbiltrafikken, og der ønsker man seg et eget tungbilkorps etter mønster fra Oppland og Østfold.

- Det er viktig å få til et godt samspill mellom kolleger og med transportbransjen, sier Stian Langeland som i 2005 ledet et prosjekt med samordnet tungbilkontroll i Statens vegvesen Region sør.

16 årsverk ble stilt til disposi-

sjon, men 30 personer var involvert på delt og det fungerte ikke optimalt.

- Regelverket for tungbilkontroll er stort og vi har hatt store mulighet til å ta oss friheter. Det har gitt grobunn for kritikk. Det er avgjort en fordel om de som skal drive tungbilkontroll samles i en egen gruppe hvor de kan jobbe med felles standarder, snakke sammen og holde fokus på relasjonsarbeid, sier Langeland.

REPORTASJE

Åpnet vektstasjon i Zambia

Samferdselsministeren åpnet nylig en vektstasjon for tunge kjøretøy som Statens vegvesen har vært med å bygge opp i Zambia.

Inger Lise Sagmo/Henriette Busterud

OSLO: Målet er å bidra til mindre overlast som ødelegger vegene. Overlast er god butikk i Afrika, noe som gjør at vegene forvitrer fort. Transportbransjen er også kjent for å være korrumpert. En zambier som reiser gjennom Tanzania bør ha med seg 2000 dollar i smørepenger for å betale seg fri på vektstasjoner.

I verdensklasse

Statens vegvesen ligger langt framme på vektkontroll og har vært med å planlegge den topp moderne vektstasjon for tunge kjøretøy i Zambia: Den første av ni vektstasjoner som skal bygges. Stasjonen ligger ved et knutepunkt for trafikk til og fra Tanzania og den zambiske provinsen Kopperbeltet – et område med mye gruveindustri.

- Om lag 7-800 tunge kjøretøy passerer daglig, og stasjonen er bygd med tanke på effektiv kontroll og trafikkavvikling, forteller Jan Tore Odd i Statens vegvesen, som leder et aksellastprosjekt der nede.

Opplæring

Flere rådgivere fra Statens vegvesen har vært med å planlegge vektstasjonen og området rundt, samt datasystemet for veieresultatene. De har også lært opp personell og lagt kampanjer og bidrar til ny lovgivning og bestemmelser på dette området etter samme lest som i Norge. Da Statens vegvesen innførte et liknende system i Tanzania for noen år siden gikk overlasten ned fra 35 til 8 prosent.

Stor betydning

- Vi regner med at et ni-akslers vogntog skal kunne veies i løpet av ett minutt. Resultatene lagres i en



Vektstasjon i Zambia: Statens vegvesen har vært med å planlegge vektstasjonen 21 mil nord for Lusaka som samferdselsminister Liv Signe Navarsete nylig åpnet sammen med Minister of Works and Supply Hon Kapembwa Simbao (Foto: Jørgen Sandø)

database som også vegmyndighetenes administrasjon i Lusaka har tilgang til. Etter hvert vil også andre vektstasjoner få tilgang, forklarer Odd. Selve vektstasjonsområdet er

lagt til rette for både kort- og langtidsparkering, slik at kjøretøy som ikke kan kjøre videre på grunn av overlast, ikke skaper kaos og blokkerer for øvrig trafikk.

- Denne nye vektstasjonen, som meg bekjent har et av verdens beste system for vektkontroll, får stor betydning for transportnæringen og myndighetene i Zambia. Til nå

har kjøretøy blitt veid på manuelle vekter, noe som kan ha vært grunnlag for tvil om presisjonsnivået. Resultatene fra den nye vekta blir nå fasiten, sier Odd.

Grabbens lange arm

Du har neppe sett større gravemaskin enn den som nå tas i bruk på den undersjøiske delen av Nordre avlastningsveg.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det er underentreprenør Johs. Syltern som har gått til innkjøp av det ultimate leketøy for store gutter: En koloss av en gravemaskin hvor grabben har en rekkevidde på hele 26 meter. Monsteret veier oppunder 80 tonn, og skal brukes til å grave ut sjøbunnen der en 550 meter

lang betongtunnel skal lages under havets bunn mellom Skansen og Brattøra.

- Prosjektet har mange likhetstrekk med Bjørvikprosjektet i Oslo. Men i stedet for senketunnel, satser man her på å stenge sjøen ute med stålspunt og lage en tørr byggegrøp som på det dypeste blir hele 15-20 meter under havoverflaten, og da trenger man selvsagt en gravemaskin med lang arm, forklarer Vegvesenets Jan-Magnus Østvik.

Lovlig lang: Armen er 26 meter lang på den nye supergraveren. (Foto: Knut Opeide)



Vil du delta i debatten, send innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

SI DIN MENING

Kjære vegstreber i Norges land!

■ Når skal De ansvarlig for barveistategien skjønne at kombinasjonen salt/nysnø og 7 minusgrader ikke hører sammen! Dette kan sammenlignes med ”tisse i bukse”-strategi!

Men med all respekt: Jeg skjønner at det ikke er lett å sitte med ansvaret samt å ta imot all kritikk når noe går galt. Og at å salte gir en følelse av at man har gjort ”noe”. Kanskje en god følelse hvis man tror at dette er den beste tiltaket.

Til oss sjåførere:

■ Det er en ting som må bevisstgjøres: Det er oss bilførere som er ansvarlig for en trygg ferdsel. Under kontrollerte forhold: Kjør aktivt, test brems/veigrep. Når det er glatt må man planlegge kjøringen bedre, se lengre fram, legg inn lengre bremserekning osv. ”Greit å ha noen å skyld på”-mentaliteten tar helt av. Å si at noen må gå av fordi det skjer ulykker, er med på å akselerere denne farlige trenden (jfr Tom Staale, Frp). Jeg skal ikke forsvare hverken den ene eller den andre. Jeg prøver bare å flytte fokuset. Vi bor i Norge og bør akseptere at innlandet har vinterlig klima i dette halvåret.

Til vedlikeholdsansvarlige:

■ Våt is-såle blandet med sørpe skapte et vanskelig føre i flere uker. Dette kunne vært unngått ved å ikke bruke salt. Når det er så kaldt som 7 minusgrader, er det direkte uforsvarlig! Kanskje en måte å få ned brøytebudsjettet på, men ingen

profesjonell måte å vedlikeholde veien på. Tiltak for å minske friksjonen i slikt vær er å bruke varm sand. Ikke lage overvann på en frosen kjørebane slik som saltet gjør.

Snødekt kjørebane, ansvar bak rattet

■ Hvis det er noen som tviler på mine utspill, kan vedkommende ta seg en kjøretur langs rv.175 mellom Årnes og Kongsvinger. Der er det nemlig godt vinterføre UTEN salt.

Denne veien er et bevis på at godt vintervedlikehold med tradisjonell brøyting gir et sikrere føre, et bedre og renere miljø, mindre asfaltsitasje og mindre rustskader. Her kan nevnes en lang liste med fordeler, men jeg stopper der.

Andre effekter med ”hvit vei” er at sjåføren blir mer ansvarsbevisst og kjører i større grad etter forholdene. Det er en uønsket effekt, men også et faktum at sjåfører overfører en del av ansvaret fra seg selv til vedlikeholdsentreprenøren når veiene saltes. Og noe av de farligste vi har på veiene er de sjåførene som ikke føler det ansvaret det er å sitte bak rattet.

Kjettingbruk

■ Jeg vil også nevne at kjettingbruk er rasjonelt/praktisk når disse har noe å gripe fatt i slik som på vinterføre med et tykkere is/snødekke. På en usaltet kjørebane vil veiskuldrene på vinterstid bestå av tykkere lag med hardpakket snø. Dette gir også en ganske stabil ytterkant som bærer både trailere og personbiler. Det man ofte ser og hører spesielt

her på Østlandet og da især for utlandske vogntog, er at de sjeldent bruker kjettinger. Jeg forsvarer ikke vogntogsjåfører/yrkessjåfører med manglende kjettingkunnska-per, kjøreferdigheter og dårlig utstyr, men kjettinger har nesten ikke noe på svart asfalt (saltsørpe) å gjøre. Foruten å øke dieselforbruk med ca 20-30% og å ødelegge dekk og asfalt, er de heller med på å minske kontakten til kjørebanelen.

Obligatorisk glattkjøring

■ Det er heller ikke god samfunns-økonomi med milevis av stillestående

ende køer, for ikke å snakke om alle ulykkene. Jeg mener at interessen for dette temaet burde være ganske mye større enn i dag. Legge til rette for øving under kontrollerte forhold. Blant annet burde alle bilførere ha obligatorisk glattkjøring før hver vinter. Lage flere glattkjøringsbaner. Bruke skogsbilveier som øvingsfelt. Dette vil spare liv.

■ Jeg har ikke for vane å skyld på føret, men det er på sin plass å gi kritikk for et så uprofesjonelt vintervedlikehold som det jeg har vært vitne til i de siste ukene. Saltet

hadde laget overvann på en islagt kjørebane akkurat slik man får når det regner på speil-is. Det var 7 kuldegrader og snøvær. Hvorfor lage et slikt føre? Dette er noe av det mest krevende føret man kan få. Hadde veien fått være tørr, ville snøen blåst bort!

■ Har lagt ved et bilde av en tysk semitrailer som endte ferden i grøfta på E-18 ved avkjøring til Kroer 8. februar i år.

*Med vennlig hilsen
Erlend Edvardsen*



Hastverk om hastighet

■ Ingen skal kjøre over 80 km/t, annonserte eieren av Waagan Transport i Ålesund, Per Waagan nylig. Naturlig nok fikk han mange presseoppslag. – Endelig, sa noen, endelig er det en som tar til vettet. At det går an, sa andre, 80 km/t er jo den høyest lovlig hastigheten for lastebiler og vogntog og har vært det i mange år.

■ Per Waagan må ha hatt det utrolig travelt da han gikk ut med sin proklamasjon. Særlig velfundert er det ikke. Men vellykket var det, hvis målet var mange presseoppslag. Ønsket om og behovet for raske presseoppslag må ha vært større enn behovet for å skape positiv omtale av vegtransport.

■ Norges Lastebileier-Forbund er sterkt kritisk til farten som mange vogntog har, – ikke minst i disse dager, hvor glatte og til dels farlige veier er mer regelen enn unntaket. Der er vi enige med Waagan – hvis det er det han mener. Men vi er også sterkt kritiske til hans utspill, dersom han er sitert rett i avisene. Å proklamere at hans biler heretter ikke skal gå fortere enn 80 km/t, forteller at han hittil ikke har vært så nøye med om hans sjåfører kjører over lovlig tillatte hastighet. Det er synd, for det setter en hel næring i vanry. I en lederartikkel heter det: ”Aktørene i bransjen bryter med vitende og vilje fartsgrensene”. Jeg forstår lederskribenten, men de fleste gjør ikke det lederskribenten påstår. Men noen sjåfører kjører dessverre for fort.

■ Mange transportører har reagert på Per Waagans utspill. De nekter å la seg bli identifisert men en

bedriftseier som ikke tar risiko på alvor. Det kan han umulig gjøre, sies det, når han gjør et stort poeng av at hans biler ikke skal kjøre over lovlig tillatt fart. De tar avstand fra uttalelser som bidrar til å skapehets mot en hel næring. For risiko tas på alvor av de fleste, selv om ikke hans bedrift har gjort det hittil.

■ Utspillet er også årsak til at det skapes et inntrykk av at alle ulykker med lastebiler og vogntog involvert, skyldes høy hastighet og at lastebilsjåføren har skylda. En slik kopling er feil, noe som kan dokumenteres. Den er også høyst urettferdig overfor det store flertall yrkessjåfører som daglig ferdes ulykkesfritt på norske veier til tross for glatt føre, i et lite forutsigbart samspill med mer eller mindre utrygge privatbilister. Møteulykker er den hyppigst forekommende ulykkestype med tunge kjøretøy. I de aller fleste tilfelle, i bortimot 7 av 10 ulykker, kommer personbilen over i feil kjørebane. Når en personbil møter et vogntog, blir konsekvensene dramatiske, også når vogntoget ligger langt under lovlig hastighet.

■ Utspillet fra eieren av Waagan Transport kan forhåpentlig ha en positiv effekt. Det kan bidra til å skape en bevissthet om risiko. Det er et ledelsesansvar. Utspillet kan tyde på at Per Waagan etter hvert også erkjenner det.

Gunnar Apeland, Adm. dir, Norges Lastebileier-Forbund

Aggressive bilister

■ I Tønsbergs Blad 10. januar 2007 uttaler stortingsrepresentant Inga Marte Thorkildsen at bilførere stadig blir mer aggressive og hensynsløse. Dette er fraser jeg har hørt fra politikere, politi og mange andre siden før 1960. Du verden for tilstander vi har fått på våre veier. Er det ikke rart at noen i det hele tatt overlever? Det jeg lurer på er: Har ikke denne strikken om aggressivitet og hensynsløshet blitt strukket vel langt og er det ikke på tide at den legges bort og at vi får beina plassert riktig på bakken? Selv har jeg arbeidet på og i veibanen med stikningsarbeider, målearbeider, oppmerking for maling, bruinspeksjoner med videre i nesten 40 år og har ikke kunnet konstatere den økning i aggressivitet og hensynsløshet som blir beskrevet. Riktignok har antall biler på veien økt kraftig, men mitt inntrykk er at kjøreferdighetene, og hensyn til

andre ikke er blitt dårligere etter hvert. Økt aggressivitet kan også tilbakevises. Etter min mening er det ingen politiske partier, eller toppledere som følger med i det som har framkommet om vesentlige reduksjoner i trafikkkulykkene. Se bare på den nye E-18, firefeltsveien i nordre Vestfold og tofelt E-18 med betongmidtdele fra Sem til Tassebekk. Her er ulykkene redusert med mellom 90 og 95%. Hvorfor blir råkjørere og hensynsløse trafikkanter plutselig gode sjåfører som kjører effektivt og lovlig når de kommer inn på disse veier? Det skulle vel ikke være våre øvrige veiene som er alt for dårlige og som derfor produserer alt for mange ulykker? Jo, det er nok slik. Konferer også med det svenske vegverket om hvordan arbeidene etter 0-visjonens intensjoner har virket i Sverige (90% reduksjon av ulykkene der sikringsarbeider er fore-

tatt). Den vedtatte visjonen sier: Lag en vei på menneskenes prinsipper. Vi kjenner menneskenes tålegrense ved sammenstøt. Vi vet at vi gjør feil i trafikken. Lage et veimiljø som tillater menneskelige feil uten å kreve liv. Konklusjonen er: Vil vi, så er det godt mulig å redusere kostnadene på veitrafikkulykker fra 28 til 2 milliarder kroner per år og lidelsene like mye. Det er klart at en slik reduksjon innebærer at en lang rekke sikre arbeidsplasser innen forsikring, politi, lobbyvirksomhet, utrykningskjøretøyer med videre ryker, men det kan da spørres: Hva er viktigst av arbeidsplasser, eller å redusere trafikkkulykkene? De som lever godt av trafikkkulykkene vil selvfølgelig selvfølgelig ikke ha noen endringer.

*Audun Nordbotten
Pensjonert overingeniør og bruan-svarlig fra Statens vegvesen, Vestfold*

Veitunneler og veivedlikehold

■ Det er vanskelig å ikke blande seg inn i debatten om veitunneler, da en har lang erfaring fra tunneldrivning og vegvedlikeholdsarbeide. Har vært med på flere nestenulykker. En kan vel si at flaksen var bedre enn vettet.

■ Av nestenulykker lærer en at en ikke må gjøre det slik neste gang. Etter å ha lest VG 28. des 06, må jeg si meg enig med ingeniørgeolog Bjørn Helge Kluver. De prøvene som er avbildet i VG sier nu sannheten om tunnelen. Den som har godkjent en slik tunnel for fri ferd-

sel, bør levere tilbake sine godkjenningspapirer og skifte jobb.

■ Geologer er nok bra å ha med i tunnelen. Men en tung graver med pigg løser i grunnen problemet med dårlig fjell. Da den rensken er ferdig sier det seg selv hva som må gjøres. Det må boltes og støpes og arbeidet må utføres av fagfolk. Da er det forsvarlig å sette opp trafikk.

■ Da en først er i gang må en vel få med litt om det dårlige vintervedlikeholdet. Skal en få til brukbart vintervedlikehold må det sporfylles

før snøen kommer.

■ Punkt 2, de som skal ha brøytejobben, har for lange ruter. Da det er mye nedbør rekker de ikke over ruten før snøen er tilkjørt og da blir det spor i vegdekket og det ender med en livsfarlig veg.

■ Dersom det skjer dødsulykker og vegens vedlikehold er hovedårsaken bør de ansvarlige for vegvedlikeholdet straffes. Da vil vegvedlikeholdet raskt snu til det bedre.

Harald Haga

REPORTASJE

Elever på betonglabben

Statens vegvesen vil tenne tenåringenes interesse for ingeniørfag. Det gjør de blant annet ved å undervise skoleklasser på betonglaboratorium.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Om betongkunnskapene elever fra Hovseter fikk på laboratoriet til Statens vegvesen sitter som støpt vites ikke, men elevene fikk i hvert fall en annerledes undervisningsdag.

Fin avveksling

- Vi har hørt på foredrag og lagd terninger i betong som vi har stampet og ristet. Først brukte vi sand, sement, vann, deretter tilsetningsstoff for å gjøre det bedre. Og nå har vi sett hvor mange biler terningen tåler. Denne tålte 66 små biler, forklarer Kristin Brobakken Eig fra klasse 9 D ved Hovseter skole. Hun synes betonglaboratoriet er fin avveksling fra å være på skolen.

- En husker bedre når det er en annerledes læringsmåte, sier hun.

Skoleprosjekt

Kristin forteller at de har betongprosjekt på skolen.

- Vi har blandet sement som vi har fylt i melkekartonger med doruller, slik at det ble hull til telys. Etterpå regnet vi ut volumet, og da måtte vi trekke fra hullene vi lagde, forteller hun.

Klassen til Kristin har også vært i Bjørvika der de hørte på foredrag om hvordan de bygger senketunnelen. Men på spørsmål om hun kunne tenke seg å bli ingeniør, svarer hun: Jeg har lyst til å bli journalist, jeg.

Vil inspirere

Det er i forbindelse med faget betong og matematikk at elever fra Hovseter fikk se hvordan ting fungerer i praksis på sentrallaboratoriet til Statens vegvesen. Etter å ha fått litt teori om betongteknologi, volum og vekt fikk de prøve seg i praksis: De blandet, støpte og testet betongen. Elevene så også på hvordan fastheten på betongen utviklet seg ved alder og



Elever på labben: Kristin Brobakken Eig fra klasse 9 D ved Hovseter skole tester betongterning på laboratoriet til Statens vegvesen (Region øst), med hjelp av Synnøve A. Myren. (Foto: Henriette Erken Busterud)

testet betongterninger på en kubikkdesimeter i ei trykkpresse.

- Vi håper dette vil inspirere elevene til å ta utdanning som

veg- og trafikksektoren har behov for. Men det er også viktig å øke interessen for teknologiske fag generelt, sier Synnøve Adelheid

Myren i Statens vegvesen som var med og underviste elevene og fortsetter: - Noen var kjempeinteresserte og spurte mye. Alle

gjorde som vi sa og de fikk prøve forskjellige ting. Det var morsomt, men utrolig slitsomt å være lærer, mener Myren.

Trenger varer til landhandel

Landhandelen Blindheimsvik fra Vigra blir gjenåpnet på Norsk vegmuseum 9. juni.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Museet tar gjerne i mot tidsriktige varer og emballasje fra 1950 -70 da butikken var i drift.

- Vi søker nå etter tidsriktige varer til landhandelen. Innredningen i butikken er inntakt og i stand, men det er dessverre lite igjen av opprinnelige salgsvarer og emballasje. Vi er derfor interessert i å komme i kontakt med folk som har ting lagret i loft og kjeller vi

kan bruke til utstilling i butikken, forteller "butikksjef" Gunvor Skaaren ved Norsk vegmuseum.

Alt fra kolonialvarer og leker til kosmetikk og skokrem er av interesse. Butikken skal være en kombinasjon av salg og utstilling der folk kan gjøre en hyggelig handel i historiske omgivelser.

- Vi er også på jakt etter et Primocca kaffebeholder fra 1960-tallet og nylonfrakker til butikkpersonalet, sier Gunvor Skaaren. Landhandelen var også en del av livet langs vegen, og med den nye utstillinga ønsker museet å vise hvordan en landhandel så ut og formidle historien knyttet til den.



Randi Skjelsvold og Gunvor Skaaren skal innrede en gammel landhandel fra Vigra på Norsk vegmuseum. De etterlyser tidsriktige varer til butikken - fra perioden 1950 -70. (Foto: Ole Arvid Flatmark)

TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Ruth Gunlaug Haug ■ **ALDER:** 44 ■ **STILLING:** Seksjonsleder, geo- og tunnelseksjonen i Vegdirektoratet ■ **BOSTED:** Hjartdal i Telemark ■ **SIVILSTATUS:** Gift, tre barn ■ **AKTUELL SOM:** "Interne geologers forkjemper"

Engasjert tidsoptimist

Hun synes geologene i Statens vegvesen har fått mye ufortjent kritikk og er veldig stolt av arbeidsplassen sin, som hun har 16 mil å pendle til.

Hilde Marie Braaten

Ruth Gunlaug Haug forsvarer Vegvesenets egne geologer i kjølvannet av kritikken etter raset i Hanekleiv-tunnelen 1. juledag 2006.

- Vegvesenet må bli flinkere til å vise omverdenen alt de kan, sier hun.

- Vi skal være ydmyke, lytte til hva bransjen har å fortelle oss og stå for kritikken de kommer med. Den må vi ta inn over oss på en god måte og rydde opp. Men vi må ikke underkjenne kunnskapen vår og kunne være flinkere til å stå fram med egen kompetanse, legger hun til.

- Hvorfor tør vi ikke stikke oss fram?

- Det er ikke det at vi ikke tør, men de senere årene har hverdagen for oss alle blitt så travelt at det ekstra løftet og initiativet til en ekstra arbeidsoppgave krever ressurser, sukker hun.

Generasjonsoverføring

Haug har ledet Statens vegvesen sitt tunnelforum de siste tre årene. Forumet jobber på tvers av regionene for å få samlet tunnelkompetansen i Vegvesenet.

- Vi har et langsiktig eieransvar til det vi bygger og levetiden på 50 til 100 år går utover vår egen. Kunnskapen må videreføres til neste Vegvesengenerasjon, minner Haug om og har tillitt til at Statens vegvesen bygger det beste de kan.

- Vår tunnelhistorikk går ut på at vi sprenger i fjell. Før maskinene overtok jobben hadde vi nærkontakt med fjellet før sikringsarbeidet startet. Denne utviklingen ser vi konsekvensen av nå. Fjell lever. For å sikre riktig må man vite hva man sikrer, sier ingeniørgeologen.

Energisk stolt

I 1987 avsluttet Ruth Gunlaug Haug ingeniørstudiene ved NTH og siden har hun vært i Vegvesenet, som hun omtaler som en engasjerende, spennende og utviklende arbeidsplass hun er veldig stolt av.

Det verste jeg hører er folk som påstår at det ikke er mye å skryte av å jobbe her. Vegvesenet er ikke lønnsledende, men her tilrettelegger de godt for sine ansatte. - Vi har stor valgfrihet og fleksibilitet i forhold til livsfaser, sier hun med brennende engasjement.

Odelsjente fra by'n

Ruth Gunlaug Haug har lang vei til jobben. Utenom arbeidstid er

hun gårdskjerring i Hjartdal i Øvre Telemark, som ligger 16 mil fra Vegdirektoratet. Hun kjører til jobb om natta for å unngå kø. Som Oslojente og odelsjente overtok hun gården til bestemor i Hjartdal. Her har hun bodd de siste ti årene med mann, tre barn og 15 kashmirgeiter (som hun omtaler som levende gressklippere) i en bygd uten skolefritidsordning og på en gård som driver med melkeproduksjon.

Hvordan får hun det til?

- Uten en mann som jobber i nærheten, au pair og hjelpsomme besteforeldre så ville det ikke gått. Man må finne på alternative løsninger. Jeg var en av de første i etaten som fikk hjemmekontor installert. Mannen min kaller meg tidsoptimisten - 24 timer er ikke nok for meg, forteller Haug.

Hun sier hun trives veldig godt ute på bygda, men det var en overgang å flytte fra Oslo.

- Her angår alt deg. Hvis man har et behov og ønsker at noe skal skje så må man ta initiativet selv. Jeg er veldig opptatt av at det er liv i distrikts-Norge, sier hun, som hevder at hun har blitt litt flinkere i det siste til å være litt mindre engasjert.

Tidsoptimist: Ruth Gunlaug Haug omtales av ektemannen som en tidsoptimist, da 24 timer i døgn net ikke er nok for langpendleren bosatt i Hjartdal i Telemark. (Foto: Hilde Marie Braaten)



FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Mange kjører ikke etter forholdene og har for stor tro på egen dømmekraft.

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

Bli tydelige og lytte til samfunnets behov. Klare å omstille seg i forhold til de forventningene samfunnet har.

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

Gå rundt å snakke med alle mine fagfolk og ledere for å høre om deres arbeidshverdag. Det ville blitt en travel dag, med behov for helikopter!

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Skaffet nok fagfolk med samferdselserfaring i min nære sfære og skaffet mer penger til å kunne holde en god standard på det vi allerede har bygget.

LØSGRUS

HVA SKJER?

1. MARS/HELE LANDET ■ Påbud om refleksvest i bil innføres

1. MARS/SKANDINAVIA ■ Innføring av AutoPASS EasyGo

3. - 5. MARS: SISIMUT, GRØNLAND ■ Internasjonal konferanse om arktiske veier

7. MARS/OSLO ■ Ankesak om kablar på Lysfjordbrua i Høgsterett

8.-9. MARS/TRONDHEIM ■ Konferansen Stein i veg 2007

12.-14. MARS/ROGALAND ■ Transportkomiteen i Stortinget på reise og møte i Rogaland

13.-14. MARS/RØROS ■ Nasjonal vegdatabank-konferansen

14.-15. MARS/FÅBERG ■ Turistvegkonferansen 2007 på Norsk vegmuseum

14.-15. MARS/OSLO ■ Byggedagen 2007

14.-15. MARS/NARVIK ■ Rallardagene

11.-12. APRIL/BERGEN ■ ATK-konferansen

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

I BAKSPEILET

Det viktigaste

Helse, miljø og tryggleik er det viktigaste her i livet. Som ein god nr. to kjem familien. Først på tredje-plass kjem jobben din.

Det er mange tilsette i Statens vegvesen som minnest dette hovudpoenget til statsråden då ho helsa vegfolket under kulturdagane på Lillehammer sist sommar.

Ei påminning om det same kom i form av den årvisse julegåva frå vegdirektøren. Ein stegteljar til alle dei tilsette er truleg ei påminning om at du treng å ta nokre ekstra steg kvar dag for å halde deg i rimeleg bra fysisk form, slik at sjukefåveret på sikt kan gå ned.

Kosthaldet ditt er like viktig for punkt nr. ein – ei god helse.

Mange avdelingar i etaten har i fleire år hatt ståande korgar med gratis frukt til dei tilsette til faste tider. Men ikkje heile tida, rimelegvis.

Eg veit iallfall om ei av dei mange kantine i etaten som har innført sal av frukt til berre ei krone pr. stykk, anten eplet er stort og saftig eller bananene veg godt over halv kiloet kvar.

Dette er populært blant vegfolket, som meir enn gjerne tek signalet om å prioritere sunn mat i arbeidstida, ser det ut for.

Tilbodet er så godt at nokre få kolleger har overfokusert på helsekosten. For 20 kroner får ein dermed mykje god mat i seg, når prisen pr. eining er på eit såpass triveleg nivå.

Men det var altså ikkje meininga at fruktsalet i kantina skulle konkurrere ut Lidl eller Rema 1000. Tanken bak var tvert om at frukten skal nytast i arbeidstida og ikkje som medbrakte goder til heimen, uansett kor stor uanflokken måtte vere.

Etaten ser for seg ei rimeleg fordeling av frukta mellom dei tilsette, utan at ein har sett det som aktuelt å innføre fruktkvoter for deg og meg.

Men klimakvotene på statstilsette sine flyreiser til utlandet – derimot – dei er nok på veg. Det lovde jo statsministeren i nyttårstalen sin. Men dette gjeld visst ikkje lange flyturar innanlands i dette langdryge kongeriket. Så det kan framleis haldast landsdekkande møte på Svalbard og i Vadsø.

Men ta gjerne eit eple på veggen!

grek

STEDET

Šuoršjohka

Slik det er stavet på skiltet, Šuoršjohka, knyttes navnet til Šuorša, som betyr stokkand. Det kan være en sannsynlig forklaring fordi elvemunningen til Šuoršjohka, og tjern i tilknytning til elva, er tilholdssted for stokkand store deler av året, forteller Marit B. Henriksen, navnekonsulent for

nordsamiske stedsnavn. Legges skrivemåten fra N50-kartene, Šuošjohka, til grunn kan det knyttes mot det samiske verbet Šuošat (= å snakke høyt og fort), men som kanskje også kan tolkes i en onomatopoetisk betydning i forbindelse med "sus og brus" fra elva, opplyser Henriksen.

NORGE I DAG

Også i Trondheim har februar vært preget av snø og kulde. Bildet er fra Oslovegen ved Sluppen, der den nedslitte stamvegen bukker seg fram langs Nidelva. (Foto: Knut Opeide)



LØST OG FAST

Ord for dagen:

"NA-RUNDSKRIV". I forrige utgave av Vegen og vi var det spørsmål om noen i etaten visste hva NA-rundskriv sto for. Vigdis Tenold i Vegdirektoratet har lang erfaring fra arkivet og har svaret på gåten: Egentlig betyr NA-rundskriv ingen ting, det er gammelt et "søkekriterie". I 1975/76 fikk Vegdirektoratet beskjed fra Samferdselsdepartementet om at alle rundskriv fra departementet og direktoratet skulle legges i en felles base slik at det var mulig å søke dem frem. Dette skulle være et tilbud i ODIN. I den prosessen ble vi tildelt koden NA - som viste at dette var rundskriv fra Vegdirektoratet. Hvis noe bare var merket med bare "N" var det et skriv fra Samferdselsdepartementet. De andre underliggende etatene som luft, jernbane, tele osv fikk kodene NB, NC osv. NA-betegnelsen ble tatt i bruk i Vegdirektoratet i 1976. Basen ble det aldri noe av, men NA ble beholdt.

Kreative forklaringer 2

Lesning av skademeldingsskjema kan være morsomt. Her er et utvalg autentiske forklaringer som er kommet inn til et norsk forsikringsselskap på hvorfor det skjedde et trafikkuhell.

- Jeg mener kollisjonen kunne vært unngått hvis ikke to biler hadde prøvd å kjøre inn i den smale undergangen samtidig.

- Plutselig grep brøytekanten tak i forhjulet mitt og dro bilen rundt så den traff en stolpe.

- Jeg tenkte vi kunne praktisere glidelås-sippet. Det tenkte ikke han.

- Jeg har også en teori om at bilen som kjørte inn i meg bakfra, hadde større fart enn meg

UNORMALER

61



Flere farer: Det finnes ingen offisielle skilt for å varsle om skumle avkjørsler, men duger ikke dette da? (Foto: Per Harald Hermansen)

Svinger og sånn

Oi. Her kommer vi visst til en strekning med farlige svinger og mye annet skummelt, tenker nok de som kommer kjørende langs rv. 302 mellom Stavern og Nevlunghavn. Geskjeftige naboer har brukt svart teip for å hjelpe Statens vegvesen med å formidle til de vegfarende at det er farlige kryss og avkjøringer midt oppi alle svingene.

- Skiltet fungerer. Trafikantene blir på vakt, selv om denne kreasjonen selvsagt er i strid med Vegvesenets skiltnormaler, uttaler den unormale skiltjuryen, som samtidig

peker på en eklatant mangel i de offisielle skiltnormalene: Det finnes ikke noe godkjent fareskilt for å varsle om skumle, uoversiktlige avkjørsler. Vegvesenets skiltguruer mener tydeligvis det er OK å varsle om fare for gårdstun og bakketopp eller kryssende rideveg og skiløype. Men ikke for avkjørsel, selv om "alle" er enige i at farlige avkjørsler utgjør et stort trafikksikkerhetsproblem rundt i Norges land.

- Sikkert en klok avgjørelse, selv om jeg ikke forstår grunnen, sier juryformannen ydmykt.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Farlig kjøring med farlig gods

- En vanlig formiddag på Rådhusplassen i Oslo: Tjue kjøretøyer med farlig gods blir stoppet i kontroll. Bare to av tankvognene var feilfrie. To måtte føres vekk med politiskorte. Det leser vi i Vegen og vi nr. 2 1987.

- Slik vanvittig kjøring med farlig gods er skremmende, lød oppsummeringen til Vegdirektoratets Jørgen Aall Myhre. Vanligst var feil ved domlokkene på grunn av slitasje og løse skruer. Fra en tank sildret bensinen stille ned på asfalten.