



Statens vegvesen

# Vegen og vi

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE/NOREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## TRAFIKKSIKKERHET:

Norges Motorsykkel Union (NMCU) har med støtte fra Statens vegvesen gitt ut MC-boka "Godt tenkt".

SIDE 4

## TRAFIKANT OG KJØRETØY:

Utekontrollører i Statens vegvesen får nå nytt dataverktøy som avslører systematiske regelbrytere.

SIDE 8

## AKTUELT:

Fire nye vegtunneler som åpnes i Vestfold i høst skal alle sikkerhetsgodkjennes og inspiseres før åpning.

SIDE 10

## Ingen miljøgevinst

LEDER SIDE 2

### Buss for alle

For seks milliarder kroner kan bussholdeplassene i tettbygde strøk bli tilgjengelige for alle, viser en beregning fra Statens vegvesen.

SIDE 9



### Marits rasteplass

Marit Bårdseng i Drangedal har fått en rasteplass oppkalt etter seg.

SIDE 12-13



### Utstøping etter ras

Det er gjennomført full utstøping etter raset i Finnfasttunnelen i Rogaland.

SIDE 15

### Vil ha ett Vegvesen

Fagforeningene i Statens vegvesen frykter planene om ytterligere oppsplitting av etaten.

SIDE 18



Samler på tall: Marianne Nordtømme og Per Ola Roald i Statens vegvesen vil gjerne ha bedre tallmateriale for å kunne påvise flere trafikksikkerhetstiltak. (Foto: Henriette Erken Busterud)

# Nytt skaderegister

**Stor underrapportering av trafikkskade:** Forskning viser at ca. 40 000 trafikkskader behandles på norske sykehus hvert år. Det er 25-30 000 flere enn det Statens vegvesen har i skaderegisteret fra Politiet. Fra 2008 skal helsevesenet registrere trafikkskade. Bedre statistikk kan avdekke flere farlige forhold og dermed redde liv.

SIDE 5

### Lite fornøyd direktør

Utbyggingsdirektør Lars Aksnes (bildet) er ikke fornøyd med måten Statens vegvesen er fremstilt i mediene etter masseutglidningen i Ravneheitunnelen, men han gleder seg over at man nå har etablert et samarbeidsprosjekt med bransjeorganisasjonene for å bedre kvaliteten på tunnelbygging.

SIDE 11





## DAGSORDEN

# Ingen miljøgevinst

## LEDER

Helge Rong

■ Norges Miljøvernforbund (NMF) er nok en gang på krigsstien mot Statens vegvesen. Denne gang gjelder det skifte av AutoPASS-brikker, der organisasjonen mener returordningen for forsvarlig håndtering av de gamle brikkene ikke er god nok.

■ Norske forbrukere er etter hvert blitt vant med de etablerte returordninger som nå er kommet. NMF viser med sitt utspill at de ikke har tro på at brukerne er miljøbevisst nok til at de vil ta seg bryet med å bære den gamle AutoPASS-brikken til nærmeste innleveringspunkt for såkalt EE-avfall. I de store byene, hvor denne problemstillingen er mest aktuell, kan man levere slik avfall hos nærmeste butikk hvor det blir solgt småelektriske produkter. Slike finnes det mange av der folk ferdes til dagen.

■ I stedet for å bruke det etablerte systemet mener NMF man burde etablert eget system for retur av AutoPASS-brikkene. Praktisk skulle dette løses ved å legge ved returkonvolutt sammen med den nye AutoPASS-brikken, slik at abonnenten kunne putte den gamle i konvolutten og sende denne inn. I den andre enden måtte man da ha etablert et mottakssystem. Kostnadene mener NMF brukerne må ta.

■ Selvsagt kan man etablere spesialordninger for slike tilfeller, men det har også en miljømessig effekt. Man ville måttet bruke mer energi på frakt av brikkene med et eget system. Man ville også forbrukt energi til produksjon av konvoluttene som måtte følge med og frakten av disse. Det er sikkert ikke intensjonen fra NMF, men en konsekvens av deres forslag. Statens vegvesen har valgt å stole på at AutoPASS-brikkebrukerne er miljøbevisste, all den tid det finnes et godt etablert system for retur av elektronikk. Dette er trolig mer miljøvennlig enn forslaget fra NMF.



## VEGDIREKTØRENS SPALTE

Olav Sjøfteland, vegdirektør

Vi skal sjølvsagt vere lojale overfor regelverket.

## Regelstyring, lojalitet og nyskaping

Både privat og i arbeidet vårt er førsetnaden at vi skal følgje lover, forskrifter, normalar og andre reglar. Det er ikkje alltid vi har god nok oversikt over alt vi skal rette oss etter. Stundom er vi heller ikkje einig i regelverket. Ved å følgje regelverket får vi ikkje det resultatet vi ønskjer. Resultatet kan bli at vi ikkje følgjer regelverket. Vi kan vere i god tru, vi kan vurdere feil eller vi kan sjå bort frå regelverket heilt bevisst. I det siste tilfellet er vi illojale.

Under revisjonar eller når noko går gale, blir det stundom avdekka regelbrot, både stort og smått. Slikt blir det ofte kritikk av, ja, ein "knusande" kritikk kan bli så sterk at læringseffekten av revisjonen og "nestenulykka" blir meir dominerande enn det vesentlege, nemleg læringseffekten. Folk kan bli så redde for å bryte regelverket at det kan gå ut over effektiviteten.

På ei stor leiarsamling i Statens vegvesen nyleg heldt rektor ved Handelshøyskolen BI, Tom Colbjørnsen; eit foredrag om "Ledelse i "bare pass deg" samfunnet". Foredraget var etter mi meining ein svært god analyse av korleis det i dag stundom blir ein ubalanse mellom kravet til regelstyring, revisjon og oppfølging, m.a. jakt på syndebukkar, på den eine sida, og fornuften og resultatorienteringa på den andre sida. Eg skulle gjerne sett at dette foredraget vart vidare kjent enn berre for ei leiarsamling i Vegvesenet.

Sjølvsagt må vi ha lover og reglar som skal sikre eit godt og forsvarleg arbeidsmiljø, god kvalitet og eit godt

resultat. Vi skal sjølvsagt vere lojale overfor regelverket. Det er eit krav. Men vi må vedgå at stundom kan regelverket vere så detaljert at det både kan hindre ei god utvikling, det kan vere vanskeleg å ha god nok oversikt over kva ein alltid skal gjere, og i ein pressa arbeidssituasjon kan det vere vanskeleg å rekke over alt ein skal gjere. Det viktigaste med ein revisjon er at vi skal lære for å kunne gjere arbeidet vårt endå betre. Då må ikkje kritikarane vere så pågåande at ein blir redd for å vise feil og nestenulykker. Då blir læringa og utviklinga dårleg. Vi treng alle ein tabbekvote. Vi må ikkje bli redde for å vise godt leiarskap.

Vi må vedgå at eit regelverk kan vere konserverande og hindre ei positiv utvikling. Det er likevel ikkje opp til den enkelte av oss å sjå bort frå reglane og gjere det vi sjølve meiner er det beste. Ei slik haldning er heilt uakseptabel. Vi kan ikkje her skilje mellom reglar som andre styremakter har fastsett, og reglar som vi i Vegvesenet har vedteke. Men vi kan heller ikkje slå oss til ro med eit foreldt eller effektivitetshindrande regelverk. Eit av mine krav til lojalitet er derfor at vi skal vere kritiske overfor slikt regelverk. Ser vi noko som kan gjerast betre, må vi ta dette opp slik at rette vedkomande dvs. den som har fullmakt, kan gjere nødvendige endringar, og slik at vi stadig kan bli betre og meir effektive. Men så lenge regelen gjeld, må det vere sjølvsagt at vi skal vere lojale og følgje regelen, eventuelt be rette vedkomande om dispensasjon dersom det er høve til det.

## REDAKTØRANSVAR

## REDAKSJONEN

### Fagpressen

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

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



**Ansvarlig redaktør**  
Helge Rong

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



**Vaksjef**  
Anne Marit 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 - wench.jensen@vegvesen.no eller vegenogvi@vegvesen.no.

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

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

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

Redaksjonen avsluttet 27. mars kl. 13.00. Neste utgave kommer 19. april 2007



## KRONIKK

**ARBEIDSMARKED** ■ Større internasjonalisering både i arbeidsmarked og entreprenørmarked kunne kompensere for den gryende pensjonerings-bølgen av ingeniører.

# Hvem skal bygge OL i 2018?

■ 29. og 30. mars har Norges Idrettsforbund og Olympiske Komité styremøte for å avgjøre hvilken by i Norge som skal konkurrere internasjonalt om å få arrangere olympiske vinterleker i 2018.

■ Dette er en beslutning som vil være viktig også for Statens vegvesen og andre offentlige etater og aktører innenfor samferdselssektoren; vi vil få vite hvor i Norge det må prioriteres bruk av midler til ulike typer infrastruktur.

■ For å kunne arrangere et OL i Tromsø i 2018 har Statens vegvesen meldt inn et behov for veginvesteringer på 2,2 milliarder kr. Det er behov for investeringer i idrettsanlegg og andre arenaer på 2,9 milliarder kroner. Medielandsby og deltakerlandsby skal finansieres av kommersielle aktører, disse kostnadene er derfor ikke tatt med i søknaden fra Tromsø 2018 AS.

■ Uansett, det vil være behov for å bygge infrastruktur for 5-7 milliarder kr i Tromsø. Internasjonal beslutning om hvem som skal være vertsby i 2018 tas i 2011. Det er altså bare 7 år å bygge på.

■ 14. og 15. februar i år ble det avholdt jobbintervjuer i Statens vegvesens Region nord. Konkurransen stod om 5 faste stillinger for ingeniører/sivilingeniører som vil få delta i et 2-årig rekrutteringsprogram sammen med 25 kandidater fra øvrige regioner. Ingen av søkerne var sivilingeniører. Søkerens fagbakgrunn var i utakt med Region nord's behov. Bare 3 nyutdannede ingeniører har fått tilbud om jobb.

**» Gjennomsnittsalderen i Region nord er 49 år, 11 år før åpningsseremonien i Tromsø.**

■ 14. – 16. mars i år var alle ledere i Statens vegvesens Region nord samlet til årlig utvidet ledermøte, denne gang på Fauske. Av programmets totalt 14,5 timer, var 1 time avsatt til tema bemanning. Følgende utfordringer ble berørt: det er nesten ikke studenter på vegfag på sivilingeniørstudiene, moderne seniorer krever spesialtiltak for å stå i jobb lenge nok, unge mennesker bytter arbeidsplass hurtigere enn før, konkurransen er stor. Gjennomsnittsalderen i Region nord er 49 år, 11 år før åpningsseremonien i Tromsø.

■ I følge NHO øker behovet for arbeidskraft sterkere enn der er



**Rekruttering:** Hvis Tromsø får OL i 2018 er det behov for veginvesteringer for over to milliarder. I Region nord er snittalderen 49 år, og ingen sivilingeniører søkte om å bli med i rekrutteringsprogrammet deres. Så hvem skal eventuelt bygge disse vegene? (Illustrasjonsfoto: Henriette Erken Busterud)

## NILS ARNE JOHANSEN



■ **HVEM:** Nils Arne Johansen, distriktssjef i Statens vegvesen Midtre Troms distrikt. (Foto: Lisa Sundstrøm)

mulig å få dekket, til tross for økt bruk av utenlands arbeidskraft fra EU. I byggenæringen er nå 10 prosent av stillingene ubesatt.

■ Både for dagens behov og for OL i Tromsøs behov, vil en større internasjonalisering både i arbeidsmarked og entreprenørmarked kunne kompensere for den gryende pensjonerings-bølgen av ingeniører vi er vitne til. Det er likevel forhold et slikt internasjo-

nalt marked ikke vil kunne gi oss gode nok løsninger på uten videre: veger i Norge er ikke helt som veger i andre land, mange av dem er bygd gradvis opp rundt et fundament fra 60- og 70-tallet, relativt store deler av vegnettet er utsatt for ras; ja, vi har et vegnett som noen må kunne historien til. Vi har også en topografi og et bosettingsmønster som er nokså unik i europeisk sammenheng, noe som sterkt påvirker måten vi bygger nye veger på.

■ Statens vegvesen har et sektoransvar for kompetanse innenfor våre kjernefag. Dette er et ansvar i tillegg til det å ha kompetanse selv. Det er et komplekst ansvar å håndtere ut i fra de trender vi ser konturene av.

■ Kirkenes er et tospråklig samfunn. Gatenavn, butikkskilt og også vegvisning langs riksvegen er på både norsk og russisk. At det i tillegg sikkert snakkes både finsk, samisk og nyinnvandrete språk, gjør at Kirkenes kanskje er Norges mest kosmopolittiske by. Samkvemet med Russland er stort.

■ Statens vegvesens Region nord's

ledersamling i Fauske var egentlig foreslått lagt til Kirkenes. Fulle hoteller gjorde dette umulig. Likevel ble det i Fauske under tema om bemanning pekt mot Russland. Regionvegsjefen gjentok vår fordel av å ha et naboland med 143 millioner innbyggere. Bare i regionen Murmansk bor det nesten 1 million, tar vi med naboregionene Karelen og Arkangelsk, er vi oppe i 3 millioner. Dette gir muligheter i langsiktig rekruttering til stillinger både i Statens vegvesen og i det norske arbeidsliv forøvrig.

■ For å sikre oss at OL og annen infrastruktur blir bygd, vedlikeholdt og driftet må det gjøres radikale strategiske beslutninger: Et internasjonal teknisk studietilbud i Kirkenes vil kunne bli ett av hovedtiltakene. Punktet for valg av et slikt utdanningssted er viktig: nærmest mulig de som både evner og ønsker seg en teknisk utdanning og en mulig karriere i Norge – og et sted hvor det samtidig er kommunikasjonsmessig enkelt å gi studentene erfaringsoverføring fra hele det norske fagmiljøet.

■ I 2011 vil ingen innvandringsmyndighet kunne si nei.



Statens vegvesen

## I MEDIENE:

### Romsdals Budstiftelse

#### - Latterlig

I nettavisen er det en leser som kommenterer nyheten om hvor mye Statens vegvesen skal asfaltere denne sommeren: - Dette er latterlig. 60 km med ny asfalt er som en dråpe i havet. Slitasjen på vegdekkene blir også ekstra høy når vintrene blir mildere. I tillegg er Statens vegvesen selv med på å bidra til å bryte ned deler av vegnettet med all den saltingen de driver med. Det er vannvittige mengder det er snakk om, 100000-vis med salt og andre giftige stoffer uten at noen bryr seg. Helt utrolig!

### Østlands-Posten

#### Går vår vei:

Det er ingen ende på de gode larviknyhetene om dagen. Vegdirektoratet har snudd om på sitt ønske om redusert veibredde på den nye firefelts motorveien mellom Sky og Telemarks grense. Beslutningen er en ny fjær i hatten til ordfører Øyvind Riise Jenssen og våre øvrige folkevalgte, skriver avisen i en leder.

### vol.no Vesterålen Online

#### Blå fisk i rundkjøring

Statens vegvesen skal bygge rundkjøring markert med en stor blå fisk ved Sortlandsbrua. Fisken blir en hilsen til alle som kommer via E10 og et signal om hva de driver med i Vesterålen. Landskapsarkitekt Silje M. Amundsen står bak utformingen. Rundkjøringen får blå effektbelysning om vinteren, og blå planter om sommeren for å markere ankomst til den blå byen.

### VALDRES

#### Uholdbart

- Riksveg 53 er opplagt i ferd med å utvikle seg til en flau affære for vegmyndighetene på begge sider av fylkesdelet. Denne vinteren blir det antakelig satt rekord i antall døgn der vegen er holdt stengt. Det er på tide at vegmyndighetene kommer ut av skapet og gir til kjenne sannheten, dernest må det bli politikernes sak å gjøre noe med situasjonen, heter det i en leder i avisen Valdres.

### Bergens Tidende

#### Kjernen

I dag har vi fem regionale vegkontor, og Navarsete mener en overføring av Statens vegvesen er avhengig av et lite antall regioner. For eksempel fem. Her er vi i nærheten av kjernen i det som blir avgjørende for at regionreformen skal ha noen hensikt, skriver Bergens Tidende på lederplass.



## TRAFIKKSIKKERHET

### Venter stor ulykke

■ ■ - En ulykke med katastrofeomfang vil komme på riksvei 3. Spørsmålet er bare når og hvor, sa Håkon Trønnes i UP under et trafikksikkerhetsseminar i regi av Alvdal og Tynset kommuner sist uke.

- I vintermånedene er det i snitt et vogntog av veien hver dag. Hvor lenge vil det gå før en buss og en lastebil støter sammen, spurte Trønnes ifølge avisen Østlendingen.

### 21,5 mill. til sykkelbyer

■ ■ I forslaget til budsjett for Statens vegvesen Region sør for 2008 foreslår Statens vegvesen å bevilge 21,5 millioner kroner til regionens fem sykkelbyprosjekter fordelt etter følgende nøkkel: Sandefjord 7 mill. Mandal 4 mill, Grimstad 4 mill, Notodden 3,5 mill. og Kongsberg (bildet) 3 mill. kr. (Arkivfoto: Kjell Wold)



### Sikkerhetsproblem

■ ■ Det formidable trafikkkveksten på E18 på Sørlandet generelt og den kraftige veksten i vogntogtrafikken spesielt er et sikkerhetsproblem, sier distriktssjef i Statens vegvesen vest-Agder, Johan Mjaaland, i en kommentar til NRK Sørlandet. Selv om mye fokus de siste ukene har vært på trafikken på E18 mellom Arendal og Grimstad, mener Mjaaland at trafikken på E39 fra Kristiansand og vestover mot Flekkefjord er et like stort problem.

### NAF imot vegstengning

■ ■ - Stengning av glatte veger kan bli en sovepute for vegvedlikeholdet, mener Norges Automobil-Forbund.

- Å stenge veger fordi man ikke har kapasitet til å strø, går ut over bilistene. Det skal ikke være slik at Norge stopper opp på grunn av litt snø eller vanskelig vær, sier adm. dir Jan Johansen til Aftenposten.

### Varsler flere kontroller

■ ■ Snøskuterførere leker med livet når de kjører utenfor løype-nettet, mener politimester Truls Fyhn i Tromsø. Sist uke døde en mann i 20-årene i et snøskred i Lyngsalpene. Ulykken er en av mange som følge av ulovlig skuterkjøring. Nå varsler politiet flere tiltak for å redusere dødsulykkene. Allerede for tre år siden økte bøkene for ulovlig skuterkjøring til inntil 12000 kroner.

# Godt tenkt om MC

- Å gå gjennom oss for å påvirke MC-brukeres kjørestil er en klok strategi, sier Morten Hansen i NMCU. De har fått støtte av Statens vegvesen til å utgi boka "Godt tenkt".

Henriette Erken Busterud

OSLO: For ti år siden var det 30 000 motorsyklister på veien. Nå er det tre ganger så mange, og disse er ei ulykkesutsatt gruppe. I 2002 utga Norges Motorcykel Union (NMCU) boka "Full kontroll" med støtte fra Statens vegvesen. Den handlet om kjøreteknikk. Nå kommer oppfølgeren "Godt tenkt", som har fokus på kjørestrategi.

### Kjørestrategi viktig

I "Godt tenkt" gir erfarne motorsyklister i NMCU råd om vei, trafikk, motorsykler, påkledning og utstyr. Boka består av kapitlene: Trafikkspillet, I hodet på en motorsyklist, Det er bestandig noe i veien, Ut på tur, Alltid beredt og Vi trenger Unionen.

- Det som er veldig bra med ei sånn bok er at erfaringsbaserte råd går rett dit de skal. Det er sjenerøst av Statens vegvesen å sponse denne boka med hundre tusen kroner, det setter vi stor pris på, sier prosjektansvarlig Morten Hansen i NMCU og fortsetter: MC-kjørere er ingen lett gruppe å påvirke, og å gå gjennom oss er en klok strategi, mener Hansen.

### Deles ut på messe

- Kjøreteknikk er et verktøy for å gjøre de rette valgene i trafikken.



MC-bok: Seksjonsleder i Statens vegvesen Finn Harald Amundsen og leder i NMCU Hans Petter Strifeldt er fornøyd med å få utgitt MC-boka "Godt tenkt". (Foto: Hilde Marie Braaten)

Men det er trafikal kompetanse som er viktig, understreker Hansen og legger til at "Godt tenkt" må leses i sammenheng med "Full kontroll".

"Full kontroll" hadde opplag på 35 000 og er allerede utsolgt. "Godt tenkt" er trykt i 20 000. - Vi håper å levere ut mellom 5 - 10 000 bøker på MC-messa på Lillestrøm 9. - 11. mars. Dit kommer 20-30 000, og

alle som kan framvise førerkort klasse A vil få boka, sier Hansen. I tillegg går det ut en stor ladning med MC-bladet som går til våre 10 000 medlemmer.

### Prioritert

- MC-ulykker er høyt prioritert hos oss. MC-kjørere har høy risiko og det er viktig med tiltak som kan

bidra til at de lærer å beherske sykkelens godt, sier seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

- NMCU er veldig sikkerhetsbevisste, og det er veldig positivt at de utgir denne boka. Jeg håper dette er medvirkende til å redusere risikoen for MC-kjørere sier Amundsen.

## Månedens ulykkeskommentar, februar

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet



### Færre omkom, men flere ble skadd

I februar omkom 11 personer i trafikken, mot 23 i januar. Det er nå drept 34 personer mot 32 i 2006. Av de omkomne i år er 19 bilførere og 11 passasjerer, dvs 4 flere i bil enn i fjoråret. De fire andre er tre fotgjengere og en annen. 5 flere er omkommet i møteulykker enn på tilsvarende tid i 2006.

Det har vært en økning av antall drepte i Oppland (fra 2 til 9) og i Aust Agder (fra 1 til 4). Så langt ligger antall omkomne på omtrent samme nivå som i fjord, men den negative utviklingen når det gjelder drepte i møteulykker synes å fortsette.

Når det gjelder skadde personer så langt i år er tallene og utviklingstrekk meget usikre så tidlig på året. Så langt i år er 1 668 personer meldt skadd i trafikken. Dette er 159 mer enn til samme tid i 2006.

Det synes å være noe færre vogntogulykker så langt i år (51

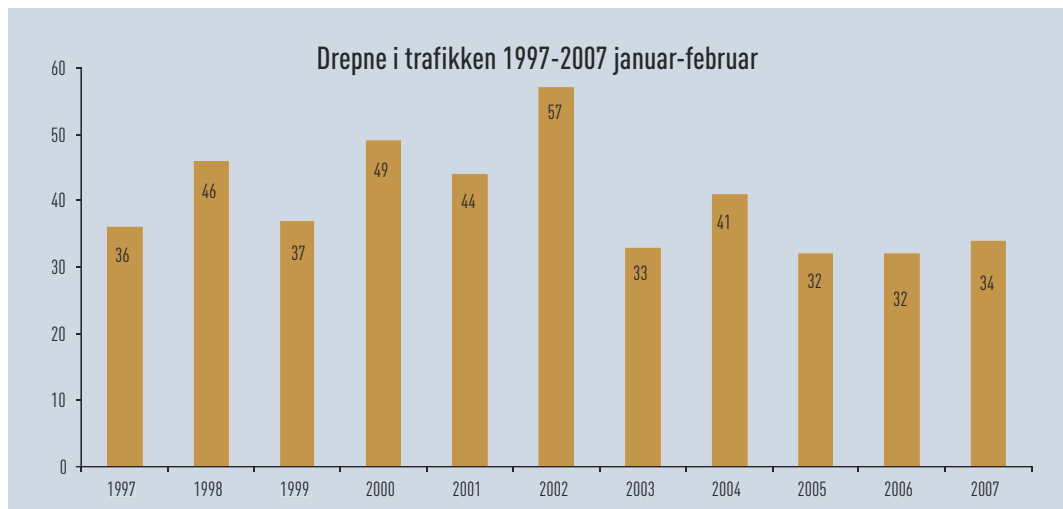
ulykker mot 57 i 2006). Størst økning i antall skadde har det vært i Oslo (fra 156 til 178), Oppland (fra 48 til 71), Hordaland (fra 140 til 207), Møre og Romsdal (fra 89 til 137) og Sør-Trøndelag (fra 66 til 94).

Økningen av antall skadde har vært stor for barn/ungdom under 12 år (fra 68 til 94), og er merkbar i stort sett alle aldersgrupper.

I 2007 er 22,2 prosent av ulykkene møteulykker, men 76,5 prosent har omkommet i møteulykker.

I 2006 var forholdet 23,5 prosent av ulykkene og 59,4 prosent av de drepte. En stadig større andel av de drepte omkommer således i møteulykker.

Finn Harald Amundsen







**Mangler ulykkesdata:** - Fra neste år skal vi få oversikt over innkomne trafikkskade på sjukehus og legevakter, forteller Marianne Elvsaa Nordtømme og Per Ola Roald i Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

# Mangler 25 000 trafikkskade

**Det er stor underreportering av antall skade i trafikken. Fra neste år skal helsevesenet registrere trafikkskade. Bedre statistikk kan avdekke flere farlige forhold og redde liv.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Forskning viser at ca 40 000

trafikkskader behandles på norske sykehus hvert år.

- Det er 25-30 000 flere enn det vi har i vårt skaderegister som vi får fra politiet. Nå skal helsevesenet hjelpe oss å få bedre oversikt, sier Per Ola Roald i Statens vegvesen.

#### Pilot i Trondheim

Vi har full oversikt over antall drepte, men vi mangler ca 25 prosent av hardt skadde og over 50 prosent av lettere skadde. Hadde vi hatt oversikt over alle ulykkene kunne vi brukt ressursene våre bedre. Statistikk er grunnlaget for alle trafikksikkerhetstiltakene vi

gjør. Med bedre statistikk kan vi avdekke flere farlige forhold, understreker Roald.

Han opplyser at St. Olavs hospital og legevakta i Trondheim nå er med i et pilotprosjekt der de skal registrere alle trafikkskade.

- Denne uka er vi invitert opp til St. Olavs for å informere sykepleierne om hva Statens vegvesen skal bruke dataene til. Det er flere grunner til at de skal registrere ulykker. Pasienter kan være fjernet når politiet kommer til skadestedet. Videre mangler politiet medisinsk kompetanse til å fastsette skadegrad, sier Roald.

#### Underrapportering

Den viktigste grunnen til å trekke inn helsevesenet er at mange personskadeulykker ikke blir rapportert til politiet. Som hvis noen velter på sykkel og drar direkte på legevakta.

- Det er særlig stor underreportering blant barn, eneulykker, ulykker om sommeren, ulykker på fylkes- og kommunale veger og sykkelulykker. Når politiet ikke er på skadestedet får ikke Statens vegvesen oversikt over ulykkene, sier Roald.

I Harstad har alle sykehusbehandlete trafikkskader blitt registrert med nøyaktig stedsangivelse

siden 1989. Dataene er brukt til å påvise flere ulykkesbelastede steder, og til å planlegge, sette i verk og evaluere ulykkesforebyggende tiltak. Resultatet er en betydelig reduksjon i antall trafikkuulykker.

#### Samarbeid

Pilotprosjektet om ulykkesregistrering er et prosjekt i regi av Sosial- og helsedirektoratet, Arbeidstilsynet og Direktoratet for brann og beredskap. Statens vegvesen har vært med å utforme systemet som vegulykkene skal registreres i, og etter planen skal systemet tas i bruk over hele landet neste år.

## Fikser 3 km ny midtdeler

**Midlene til nye midtrekkverk er svært begrenset over hele landet. Likevel klarer Vegvesenet nå å få bygd tre km med slikt vern på E6 mellom Trondheim og Stjørdal.**

Knut Opeide

TRONDHEIM: - De 15 millionene som dette koster, blir ikke bevilget før i 2009, men takket være lån fra andre prosjekt i distriktet, får vi gjort jobben allerede nå. Og bra er det, for dette er en av vår mest lønnsomme trafikksikkerhetstiltak, sier

Ivar Nervik, leder for Vegvesenets byggherreseksjon i Sør-Trøndelag. Dermed blir hele strekningen mellom Trondheim og Hommelvik, utenom tunnelene, ferdig sikret med midtrekkverk allerede til årets sommerferie.

Vegvesenets byggeleder, Jon Einar Lien, forteller at det er strekningen mellom bomstasjonen på Ranheim og Væretunnelen som nå får midtrekkverk. Nærmest Ranheim blir det montert stålrekkverk, mens resten sannsynligvis får helstøpt betongrekkverk slik det allerede er montert på resten av strekningen.

- Vi har hatt tøffe diskusjoner om utformingen av midtrekkverket. Nylig har Vegdirektoratet godkjent en type stålrekkverk som kan være aktuell for fremtidige prosjekt. Denne løsningen kan ha fordeler knyttet til drift og vedlikehold, og den kan være en mindre farlig barriere for dyr som grevling, pinnsvin og padde. Men her ble det for dyrt å endre kontrakten. Derfor bygger vi plassstøpt betongmidtdeler på store deler av strekningen, sier han.

Det er ennå ikke bestemt om fartsgrensen på strekningen etter dette skal økes til 90 km/t.



**Lønnsomt:** Her tryller Statens vegvesen fram midtrekkverk for å hindre tragiske møteulykker på E6. (Foto: Knut Opeide)



## TRAFIKKSIKKERHET

### Unngå påsekkø på E18

Statens vegvesen gjør det enklere å bruke alternative omkjøringsveger til gamle E18 i Vestfold så lenge Hanekleivtunnelen er stengt.

- For E18-trafikken sørover har vi nå åpnet ett felt på motorvegen gjennom Bergsenga-krysset ved Buskerud grense, sier Reidar Jørgensen i Statens vegvesen. Det

betyr at biler på veg sørover, som velger alternative ruter til gamle E18 ikke behøver å ta av fra nye E18 ved Bergsenga.

Inntil nylig har alle biler på veg sørover blitt ledet av E18 ved Bergsenga og opp på avkjøringsrampene før de igjen har kunnet velge omkjøringsalternativ:

Enten via gamle E18 gjennom

Sande og Holmestrand, eller å fortsette på ny E18 fram til Hanekleiv, for deretter å kjøre alternative veger i indre Vestfold via Hof. Nå slipper de det.

**Åpner et felt:** Senioringeniør Reidar Jørgensen ved Bergsenga-krysset i Nordre Sande. (Foto: Kjell Wold)



### Bil kjøp "på timen"

Etter år med frustrasjoner og venting kan bruktbiler nå bli ferdig omregistrert i bilbutikken via noen tastetrykk. Bilforhandlerne strømmer til det nye tilbudet fra Statens vegvesen.

Knut Opeide

STEINKJER: Autoreg heter den nettbaserte løsningen for kjøretøyregistrering. Antall bilforhandlere som nå kan tilby kundene å kjøpe bruktbil "på timen" uten å ta vegen om en trafikkstasjon, øker fra dag til dag.

- Den aller første vellykkede omregistreringen ble foretatt 9. februar. Kort tid etterpå fikk de første forhandlerne tilbud om å knytte seg til denne løsningen for online omregistrering. Og nå har vi åpnet linjene for mer enn 150 bilforhandlere, sier Unni Austad ved Vegvesenets kontaktsenter i Steinkjer, som er brukerstøtte for Autoreg.

Hun forteller at innføringen så langt har gått smertefritt, og at bilforhandlerne gir gode tilbakemeldinger på løsningen.

- Eneste ulempe for mange er at de må ha konto i DnB NOR for å benytte onlineløsningen. Det er nemlig et ufravikelig krav at nødvendige avgifter må være på konto til tollvesenet før selve omregistreringen kan skje, forklarer hun.

Hvert år blir det omregistrert mange hundre tusen kjøretøy ved Vegvesenets trafikkstasjoner. Nå tyder beregninger på at om lag halvparten av disse vil kunne skje direkte via Autoreg. Det vil skape en enklere hverdag både for kjøper og selgere av brukte biler, og det vil frigjøre store ressurser ved Vegvesenets trafikkstasjoner.



**På nett:** Nå kan bruktbiler omregistreres "på timen" hos bilforhandleren, konstaterer Vegvesenets Unni Austad. (Foto: Knut Opeide)

# Starter i Spania

12. april starter Statens vegvesen det første 65+ kurset for eldre bilførere i Torrevieja i Spania.

Kjell Wold

TØNSBERG: - Det gikk kjappere enn ventet ja. Men med den positive mottagelsen vi fikk da vi undersøkte mulighetene og interessen for et slikt kurs nede på Costa Blanca-kysten i februar og samtidig fikk de nødvendige tilfeller av spanske myndigheter, har ballen rullet fortere enn vi hadde tenkt, forteller informasjonssjanskonsulent Jorun Sætre.

#### Evaluering

Statens vegvesen fikk mye positiv oppmerksomhet om 65+ kurset i lokale medier alt i februar, da Sætre var på 14 dagers informasjonstur til de norske miljøene i Alicante, Benidorm (Alfaz del Pi) og Torrevieja. To norskspråklige aviser på Costa Blanca, Vikingposten og Spaniaposten, hadde fyldige omtaler av 65+ tilbudet alt i vinter.

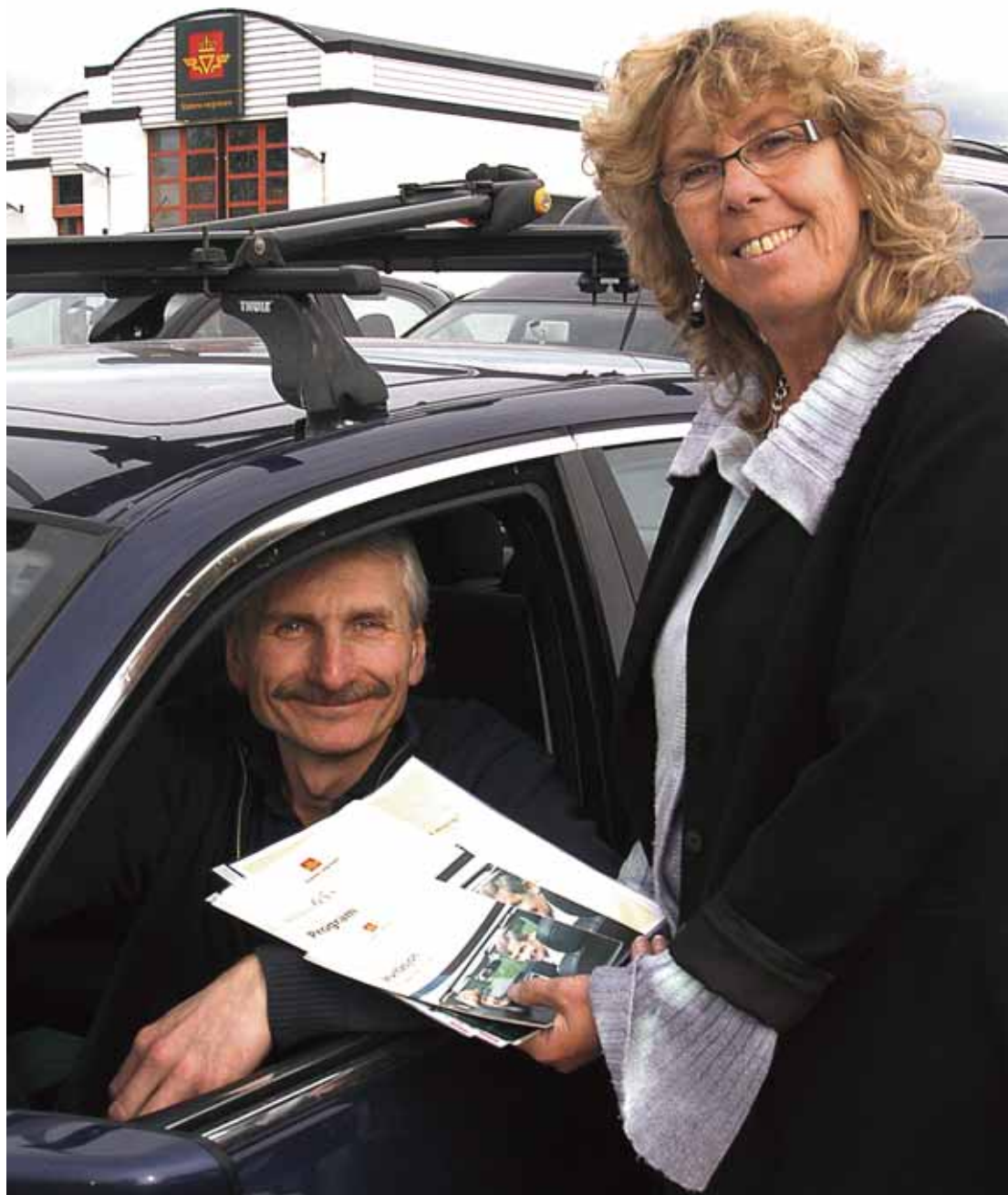
- Jorun Sætre gjorde en meget god jobb med å forberede og tilrettelegge for 65+kurs under sitt besøk i vinter, skryter Klaus Ottersen i Statens vegvesen. Han har ledet oppbyggingen av 65+ kursene her hjemme i Norge helt siden 1990-årene.

**Statens vegvesen fikk mye positiv oppmerksomhet om 65+ kurset i lokale medier alt i februar**

#### Tilpasset Spania

Da Statens vegvesen fikk forhåndspåmeldinger til et oppstarkurs i Spania nå i vår allerede før det var bestemt, skjønte de at det bare var å hoppe i det. Nå er kurset fullbooket.

- Vi utvikler et 65+ kurs i Spania på de eldres premisser og tilpasset spanske trafikkforhold. Vi bruker det beste vi har av erfaringer fra kursene i Norge og tilpasser det trafikkkulturen og forholdene i Spania i samarbeid med eldre som bor og ferierer der nede, sier Ottersen. 65+



**Spania etter påske:** 12. april starter det første 65+ kurset i Spania for norske, eldre bilførere, sier Jorun Sætre og Klaus Ottersen i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

kurset som starter 12. april skjer med norsk kjørelærer som er godkjent av Statens vegvesen. Det første kurset holdes i lokalene til Den Norske Klubben i Torrevieja.

#### Aggressiv kjøring

Jorun Sætre reiser tilbake til Spania rett over påske, to dager før 65+ kurset starter, for å tilrette-

legge og evaluere kurset med tanke på flere kurs på flere steder på Costa Blanca til høsten. 65+ kurset i Spania blir både rettet mot sjåførere og fotgjengere. Klaus Ottersen håper på 15-20 deltagere på første 65+ kurs. Alt nå er 5-7 forhåndspåmeldt. Det kjøres et intensivkurs på 12 timer over 14 dager.

- Det blir spennende. Det er

mer aggressiv kjøring i Spania enn hjemme. Rundkjøringer kan by på særlige utfordringer, forteller Jorun Sætre som gleder seg til å ta fatt. På sikt skal 65+ kursene i Spania fra høsten av være selvgående og selvfinansierende, slik at Statens vegvesen her hjemme ikke bruker mer tid og ressurser på kursene på Costa Blanca kysten.

## Må erstatte kabelskade

Et østerriksk stålverk må betale Statens vegvesen ca. 24 millioner kroner i erstatning etter å ha levert mangelfulle bærekabler til Lysefjordbrua.

Håkon Aurtien

MOSS: Høyesterett behandlet sist uke en anke fra det østerrikske stålverket Voest-Alpine Austria Draht GmbH, som mente kravet fra Statens vegvesen var foreldet. Det har Høyesterett avvist og det betyr at to tidligere tingretts- og lagmannsdommer blir stående. Disse gjorde selskapet erstatningsansvarlig for utgiftene til økt vedlikehold, overvåking

og fremtidig forsterking av bærekablene.

Kablene ble levert fra det østerrikske stålverket i mars 1997. To år senere ble det oppdaget brudd i noen enkelttråder og på sommeren samme år ble det funnet rundt femti nye brudd. For et år siden ble det konstatert nærmere tusen tråddbrudd i bærekabelen.

I løpet av året blir det installert et overvåkningssystem og kablene skal forsterkes når antallet tråddbrudd er blitt så stort at en forsterking er nødvendig for å sikre hundre års levetid. Statens vegvesen mente at tråddbruddene skyldtes en produksjonsfeil. Det var ikke produsenten enig i. Produsenten hadde garantert for stålkablene i fem år fra leveringen.





# Strengere praksis

**Stridens kjerne:** Her kan det ikke pågå utbedringsarbeid samtidig biler får kjøre gjennom, selv om det brukes følgebil i sneglefart. (Foto: Knut Opeide)

**- Det virker som om Arbeidstilsynet har skjerpet tolkingen og praktiseringen av gjeldende Byggherreforskrift. Det kan få store følger for Vegvesenets framtidige kontraktsformer.**

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det sier Vegdirektoratets Jan Erik Lien etter at Direktoratet for arbeidstilsynet i et oppsiktsvekkende vedtak knyttet til rehabiliteringen av Ålesundstunnelene har reist alvorlige innvendinger mot Statens veg-

vesens HMS-opplegg.

## Stiller seg uforstående

Jan Erik Lien er fagansvarlig for HMS ved utbyggingsavdelingen i Vegdirektoratet. Han stiller seg uforstående til at A-tilsynet nå legger opp til en ny praktisering av gjeldende Byggherreforskrift der det stilles strengere krav til detaljering enn det Statens vegvesen har praktisert gjennom flere år. Han legger til at A-tilsynet tidligere ikke har hatt innvendinger mot Vegvesenets gjeldende tolking av forskriften.

**» A-tilsynet har ikke tidligere hatt innvendinger mot Vegvesenets gjeldende tolking av forskriften.**

- For meg er det nærliggende å anta at A-tilsynet gjennom sine prinsipielle uttalelser rundt vedtaket om Ålesundstunnelene rett og slett forskutterer en endring i Byggherreforskriften som de selv har ivret for i lengre tid, men som slett ikke er vedtatt av Arbeids- og inkluderingsdepartementet, uttaler Lien som sin personlige ytring.

Han forklarer at A-tilsynet for et par år siden satte i verk en prosess for å revidere innholdet i den såkalte Byggherreforskriften. Lien var selv medlem i en referansegruppe for dette revisjonsarbeidet.

## Omstridt forslag

Det siste møtet var for et drøyt år siden, og da var det uenighet i referansegruppa om endringer som A-tilsynet ivret for.

Etter det Vegen og vi forstår, la

A-tilsynet sitt omstridte forslag til revisjon av den viktige forskriften fram for departementet like før fellesferien i fjor. Videre prosedyre ville normalt ha vært at forslaget ble sendt på høring etter sommeren. Men forslaget ligger fremdeles i departementet. Det er ikke sendt på høring og slett ikke vedtatt. Siste nytt er nå at forslaget ventelig skal ut på høring før sommeren.

## Store konsekvenser

Kort og forenklet sagt handler striden om Byggherreforskriften om i hvor stor grad Vegvesenet må detaljere kravene til HMS allerede før arbeidet sendes ut på anbud. A-tilsynet vil at Vegvesenet før anbud skal beskrive hvordan alt risikofylt arbeid skal foregå i detalj, mens Vegvesenet ifølge etablert praksis vil gjøre rede for alle risi-

kofylte forhold knyttet til kontraktsarbeidet, men la det være opp til entreprenøren å detaljbestemme spesifikke tiltak knyttet til de enkelte arbeidsoperasjonene. Dette skal så forelegges byggherren og inngå i prosjektets HMS-plan som utarbeides av byggherre, og videreutvikles i fellesskap med entreprenør.

- En dreining av denne praksisen vil ha mange og store konsekvenser for Statens vegvesen. Bl. a. blir det lite igjen for entreprenørene å konkurrere om dersom byggherren på forhånd skal bestemme i detalj hvordan oppgaven skal løses. Dessuten vil det bli svært vanskelig å inngå nye kontraktsformer, der entreprenøren i større grad konkurrerer om hvordan oppgavene skal løses, sier Lien.

## FAKTA

7. desember krevde Arbeidstilsynet stans i alt arbeid med rehabilitering av Ålesundstunnelene mens det går trafikk i tunnelen. 13. februar ble vedtaket stadfestet av ledelsen i Direktoratet for arbeidstilsynet, ledsaget av en 20 sider lang begrunnelse som inneholder en rekke prinsipielle og kritiske betraktninger rundt HMS i forbindelse med vegarbeid og Statens vegvesens rolle som byggherre.

## - Vil danne presedens

**- Arbeidstilsynets konklusjoner i klagesaken om Ålesundstunnelene er nå å anse som gjeldende forvaltningspraksis og vil skape presedens for lignende saker i framtiden.**

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det sier Gunvor Øien Løge ved lovavdelingen i Direktoratet for arbeidstilsynet. Hun opplyser at A-tilsynet allerede har satt i gang et internt arbeid i sine regioner for å sikre at framtidig praksis over hele landet blir i tråd med disse sentrale føringene.

Hun var tungt involvert i Vegvesenets klagesak vedrørende

Ålesundstunnelene og var medforfatter til det 20 sider lange vedtaksbrevet som inneholder en rekke prinsipielle krav og innvendinger mot Vegvesenets organisering av vegarbeid.

Hun forteller at dette var en stor og vanskelig sak, men hun presiserer at saken helt og holdent er behandlet etter gjeldende forskrift uten tanke på eventuelle

framtidige endringer.

Men Løge utelukker ikke at det i den senere tid har skjedd en skjerping av praksis i forvaltningen av Byggherreforskriften. Hun legger til at Arbeidstilsynet i gjeldende tilsynspraksis legger stadig mer vekt på at byggherre skal gjennomføre en risikovurdering av mulige HMS-forhold under et prosjekt, og da på detaljplan.



## AKTUELT

## - Ikke vårt ras

- Dette er ikke vårt ras, sier Vegvesenets distriktssjef i Nord-Trøndelag og ser utover et enormt leirras som dekker rv. 17 i hundre meters bredde.

Knut Opeide

NAMSOS: Forrige fredag gikk raset som de færreste trodde var mulig: På et nesten flatt parti kommer digre trær og enorme masser med jord og leire seilende og begraver den sterkt trafikkerte riksvegen like øst for Namsos. Det store kvikkleireskredet ble utløst nesten 500 meter bortenfor riksvegen i nærheten av noen gravemaskiner som jobbet i et steinbrudd.

- Når det går slike skred over vegen, kommer alle til oss og tror at Statens vegvesen skal ordne opp i det meste. Men vi har ikke noe eierforhold til denne hendelsen. Vi er en kun en skadelidende grunneier på linje med flere andre, sier distriktssjef Olav Kåre Fuglem. Han presiserer at Statens vegvesen selvsagt forskutterer alt arbeid som skal til for å få åpnet vegen for trafikk igjen så fort som mulig, men varsler samtidig et etterspill om fordeling av kostnadene.

Vegvesenets leder for bygghereseksjonen i distriktet, Jo Bernt Brønstad, opplyser at man i dette tilfellet lyktes å få Overhalla kommune til å ta ansvar for å koordinere det videre arbeidet. Nå mener han at Statens vegvesen internt må finne ut hvordan man egentlig skal håndtere slike forhold hvor etaten kun er en skadelidende part og ikke kan klandres for hendelsen.

- Hvem skal koordinere oppryddingen etter slike hendelser? Er det riktig av oss å bare gå inn og ordne opp, spør han.



**Hvem "eier" raset:** - Det kan ikke være riktig at Statens vegvesen påtar seg ansvaret for å ordne opp i alle ras som også rammer en veg, sier distriktssjef Fuglem. (Foto: Kjell Eriksen)

# Effektiviserer utekontrollen

I løpet av året vil alle som driver med utekontroll i Statens vegvesen ta i bruk et nytt håndholdt dataverktøy som gjør det lettere å avsløre systematiske regelbrytere.

Håkon Aurlien

OSLO: - Når dette utstyret er tatt i bruk vil vi være fremst i verden på utstyr for å hjelpe oss ved kontroll av kjøretøyer og førere ute på vegen, sier Bjarne Sandnes.

De to siste årene har han drevet systemutvikling, men han har bakgrunn fra praktisk kontrollarbeid ved Malvik utenfor Trondheim og gleder seg til å ta i bruk den nye teknologien.

- Vi vet at transportnæringen vil ha mye kontroll slik at spillereglene blir like for alle. Nå får vi utstyr som vil gjøre oss langt mer effektive og mer samordnet, sier han.

### Alltid oppkoblet

Den synlige delen av systemet for folk flest vil være en liten håndterminal. Den er direkte oppkoblet mot Vegvesenets datasystem slik at kontrolløren kan hente inn bl.a. data over kjøretøyet, føreren eller regelverk. Terminalen inneholder sjekklister for kontrollarbeidet, og ikke minst en rutine for å skrive inn pålegg som blir gitt i kontrollen.

- Vi har merket en tendens til at folk unngår realitetene i et pålegg ved å foreta en kortsiktig utbedring. Nå vil vi kunne oppdage dette og reagere konsekvent mot bevisste overtredelser, sier Sandnes.

En gruppe som vil få det vanskeligere er utenlandske vogntogsjåfører som ikke har med kjettinger og låner kjettinger for å komme videre, men straks leverer



**Effektiviserer:** Bjarne Sandnes viser frem det nye håndterminalene, som vil stå i direkte kontakt med Vegvesenets datasystemer. (Foto: Håkon Aurlien).

dem tilbake. En annen gruppe er motorsyklister som stanses på grunn av for høyt støynivå, og setter på den originale støydempere akkurat lenge nok til å få kvittert ut mangellappen. Stanses de på ny med samme feil blir det mer enn forenklete forelegg og mangellapp.

### Fartskriverleser

Det nye utstyret er forsinket og

det har i første rekke sammenheng med at nye vogntog fra nyttår skal ha digitale fartskrivere. Det krever utstyr for lesing av digitale sjåførkort og førte til skifte av leverandør av håndterminalen.

I det nye systemet vil kontrolløren sette det internasjonalt standardiserte sjåførkortet inn i en leser på håndterminalen. I løpet av et par minutter vil data

over kjøringen være lest inn og et analyseprogram vil avdekke eventuelle overtredelser. I mellomtiden kan kontrolløren bruke tiden på å kontrollere f.eks bremses eller lastesikring i tett dialog med føreren.

- Denne dialogen er viktig, for økt trafiksikkerhet krever et godt samspill mellom oss og de som er ute på vegene, sier Bjarne Sandnes.

## Følger opp tungbilkontroll

17 av 75 kontrollerte tungbiler fikk kjøreforbud i løpet av den timen samferdselsminister Liv Signe Navarsete besøkte Taraldrud vektstasjon inntil E6 sist uke.

Håkon Aurlien

TARALRUD: -Det var veldig mange, konstaterte Knut Olav Røang, seksjonsleder for kjøretøy i Statens vegvesen Stor-Oslo.

Fire vogntog fikk kjøreforbud på grunn av dårlig sikret last mens tre hadde feil på bremsene. To fikk kjøreforbud på grunn av manglende underkjøringshinder bak.

Statsråden hadde invitert seg selv og pressen til Taralrud for å en

oppsummering om årets kontrollaktivitet og arbeidet med å vurdere nye og strengere krav for kjøretøy for neste vintersesong.

- Vi vurderer nå å innføre strengere krav på en rekke områder for tungtrafikken i Norge, sa samferdselsministeren.

Statens vegvesen er i gang med en tiltakspakke som inkluderer beredskapsplaner, restriksjoner på trafikk, krav til brøyting/strøing, informasjon og målrettet kontrollinnsats. Nå vurderer Statens vegvesen økte krav til minimum mønsterdybde på dekk for tungtrafikk.

-Våre kontrollører skal benyttes målrettet mot dekk og kjettingkontroll når vær og førerforhold tilsier det, sa seksjonsleder Sigurd Olsen i Vegdirektoratet.



**Effektiviserer:** Seksjonsleder Knut Olav Røang i Statens vegvesen demonstrerte det nye håndholdte kontrollterminalen for samferdselsminister Liv Signe Navarsete. (Foto: Håkon Aurlien)





**Buss for alle:** Bare et fåtall av landets 65 000 bussholdeplasser er tilrettelagt så alle kommer lett inn og ut. For seks milliarder kroner kan kollektivtransporten bli tilgjengelige for alle passasjerer. (Foto: Henriette Erken Busterud)

# Holdeplass for alle

**For seks milliarder kroner kan bussholdeplassene i tettbygde strøk bli tilgjengelige for alle, viser en grov beregning fra Statens vegvesen.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Et transportsystem som er

tilgjengelig for alle og et transporttilbud som gjør det mulig for alle å leve et aktivt liv er et hovedmål i NTP.

I Norge er det ca. 65 000 bussholdeplasser. I følge Statens vegvesens undersøkelser er bare 5 000 av disse tilgjengelige for alle. Nå har Vegdirektoratet regnet på hva det vil koste å rette på dette. Bakgrunnen er et lovforslag som skal behandles i Stortinget i høst om at det skal være forbudt å diskriminere mennesker med nedsatt

funksjonsevne.

- Det er behov for å tilrettelegge så godt som alle holdeplassene, både langs riksveger, fylkesveger og kommunale veier. Det er bare i de største byene at det er en viss tilrettelegging for funksjonshemmede, opplyser seniorrådgiver Trine Hagen i Statens vegvesen

**Seks milliarder**

- Ved å bruke seks milliarder kroner kan vi få tilrettelagt alle holdeplassene i tettbygde strøk og få til

en real kvalitetsheving på holdeplassene og på bussene, sier Trine Hagen. Hun opplyser at pengene vil dekke trinnfri atkomst, bedre informasjon, taktill ledelinje til dør, god nok plass foran og bak bussen og oppstillingsplass for handikappede med mer på ferjekaier. Beregningene er basert på gjennomsnittspriser.

**Lønnsomt for alle**

Undersøkelser viser at en økning av standarden vil føre til at flere velger

å reise kollektivt. Tiltakene er altså god miljøpolitikk. Når holdeplassen er bedre tilrettelagt kommer bussen også fortere fram fordi folk kommer raskere inn og ut når det ikke er stigrinn.

- Alle reisende vil ha glede av økt kvalitet på holdeplassen og på bussen. Alle kan ha nedsatt funksjonsevne deler av livet. De som har med barnevogn eller stor koffert, er gammel eller har vridd foten vil også få glede av bedre forhold under hele reisen, avslutter Hagen.

## Skal løse trafikkproblemene

**Utbygging av rv. 110 med sambruksfelt, bygging av et sammenhengende sykkelvegnett og styrking av ferjene over Glomma er første trinn i en stor pakke for å løse Fredrikstads trafikkproblemer.**

Håkon Aurlien

FREDRIKSTAD: En utredning laget av kommunens administrasjon og Statens vegvesen slår fast at kostbare tak må til for å løse trafikkproblemene i byen.

Neste måned blir det presentert tre alternativer til hvordan tiltak verd 1,6 milliarder kroner skal finansieres. Alle de foreslåtte tiltakene vil koste en milliard mer.

- Pakken er helhetlig og gir en samlet løsning på de utfordringer vi ser for oss, sa ordfører Ole Haabeth da tiltakene ble presentert sist uke.

Fredrikstads trafikkproblemer forklares med et svakt utbygd vegnett både for biler og for syklende/gående. Alle som skal over Glomma må over Fredrikstadbrua, og kollektivandelen er bare en tredjedel av i sammenlignbare byer. Investeringene som nå foreslås gjennom-

ført, vil gi flere mulighet til å gå eller sykle til jobben. Der rv. 110 foreslås utbygd til firefeltsveg, skal to felt reserveres for busser biler med to eller flere passasjerer.

**Helhetlig pakke:** Utredningen om en Østfoldpakke Fase 2 i Fredrikstad er laget i samarbeid mellom Fredrikstad kommune og Statens vegvesen, her fra venstre ordfører Ole Haabeth, sjefingeniør Jan Antonsen, prosjektleder Trine Huitfeldt Nygaard og sjefingeniør Håkon S. Vindenes. (Foto: Håkon Aurlien)





## AKTUELT

## Gjenåpning av nordgående tunneløp var ikke uforsvarlig

**Undersøkellesgruppen etter Hanekleivraset fant det ikke uforsvarlig å midlertidig gjenåpne nordgående løp dagen etter raset i sørgående løp.**

Kjell Wold

OSLO: - Jeg er både glad og lettet over konklusjonene om at vi ikke gjorde noe uforsvarlig da vi gjenåpnet midlertidig og senere stengte nordgående løp etter raset i romjulen, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes i Statens vegvesen. Han er enig i undersøkelsesgruppens konklusjoner og synes den har gjort en

grundig gjennomgang av hendelsesforløpet etter raset.

Undersøkelsesgruppen finner gjenåpningen forsvarlig, basert på det observerte forløp av raset i fjor og karakteren av forkastningssonen som forårsaket raset i sørgående løp. På bakgrunn av dette, og vurderingen av sikkerhetsnivået i norske

vegtunneler, finner gruppen det derfor ikke uforsvarlig å gjenåpne tunnelens nordgående løp midlertidig dagen etter raset i sørgående løp.

Gruppen finner det forståelig at også nordgående løp etter nærmere inspeksjoner bak hvelvet ble stengt for tilleggs sikring 19. januar i år. Tilsvarende rashendelser og stengin-

ger som i Hanekleivtunnelen vil kunne unngås for fremtidige tunnelprosjekter ved planmessig ingeniørgeologisk kartlegging og tilstrekkelig bergsikring. Behov for utbedring og supplement av bergsikring kan ivaretas betydelig bedre ved planmessig kontroll i byggefasesen.



Åtvaring: Vegdirektøren åtvarer mot tunnelar. (Foto: Geir Brekke)

## Åtvarer mot tunnelbygging

**Vegdirektør Olav Søfteland åtvarer mot overdreven bygging av tunnelar på veg og transportnettet i Bergensområdet.**

Geir Brekke

BERGEN: - Tunneltrafikk gir auka risiko om ulykka først er ute, og er meir utsett for sabotasje enn vegar som går i dagen, seier Søfteland i ein kommentar til transportanalysen for Bergensområdet. Med alle fjella som omkransar byen er det som venta lagt opp til omfattande tunnelbygging i dei næraste 20 år, både for bane og vegtrafikk.

Vegdirektøren er nøgd med at fylkeskommunen og kommunane no samarbeider om ein transportanalyse der ein ser utfordringa i ein større geografisk samanheng. Då han kommenterte analysen på eit debattmøte i Bergen peikte han på at ein i større grad burde ta omsyn til transportbehovet for næringslivet. Så har då også Bergen Næringsråd kome med kritiske merknader til analysen, som prioriterer kollektivtransport og ytre ringvegar framfor effektive vegtiltak som E16 Arnatunnelen, E39 Nyborgtunnelen og nytt Sotrasamband.

Søfteland var glad for at det blir satsa offensivt og utfordrande i analysen, med positiv opning for tidsdifferensiert brukarbetaling. Han tykkjer heler ikkje det er urimeleg med endringa i veglova som opnar for at bilistane betalar for drift av kollektivtransport, slik at dei kan få meir plass på vegane.

## Kratig ferjevækst

Etter at E18 i Nordre Vestfold ble helt stengt i januar etter raset i Hanekleivtunnelen i jula 2006, har trafikkveksten med Bastø Fosens ferjer mellom Horten og Moss vært formidabel. Selskapet melder om en vekst på hele 12 prosent i januar og februar i år sammenlignet med i fjor. Veksten er tre-fire ganger så stor som veksten de siste årene.

**Fire nye vegtunneler i Vestfold åpner til høsten. De skal sikkerhetsgodkjennes og inspiseres før åpning. Svelleire i en av tunnelene er sikret med armerte sprøytebetongbuer.**

Kjell Wold

TØNSBERG: Om et snaut halvår åpner to større vegprosjekt mellom Horten og Tønsberg:

A) 12 km ny firefelts E18 mellom Kopstad i Horten og Gulli i Tønsberg. Et prosjekt som blant annet omfatter tre lengre fjelltunneler, Døvik-, Flår- og Hemtunnelen.

B) Ringveg Nord i Tønsberg mellom Kjelle og Slagendalen med den 1,9 km lange Frodeåstunnelen.

### Kopstad-Gulli

- I forbindelse med sikkerhetsgodkjenning av tunnelene på E18 Kopstad-Gulli før åpning i september blir det også foretatt inspeksjon av tunnelene etter Håndbok(HB)269, forteller prosjektleder Karl Høiland. I sørgående løp i Flårtunnelen er det registrert en sone med svelleire. Det ble tatt prøver av sonen og SINTEF har lagt en rapport på dette. Sonen er sikret med armerte sprøytebetongbuer.

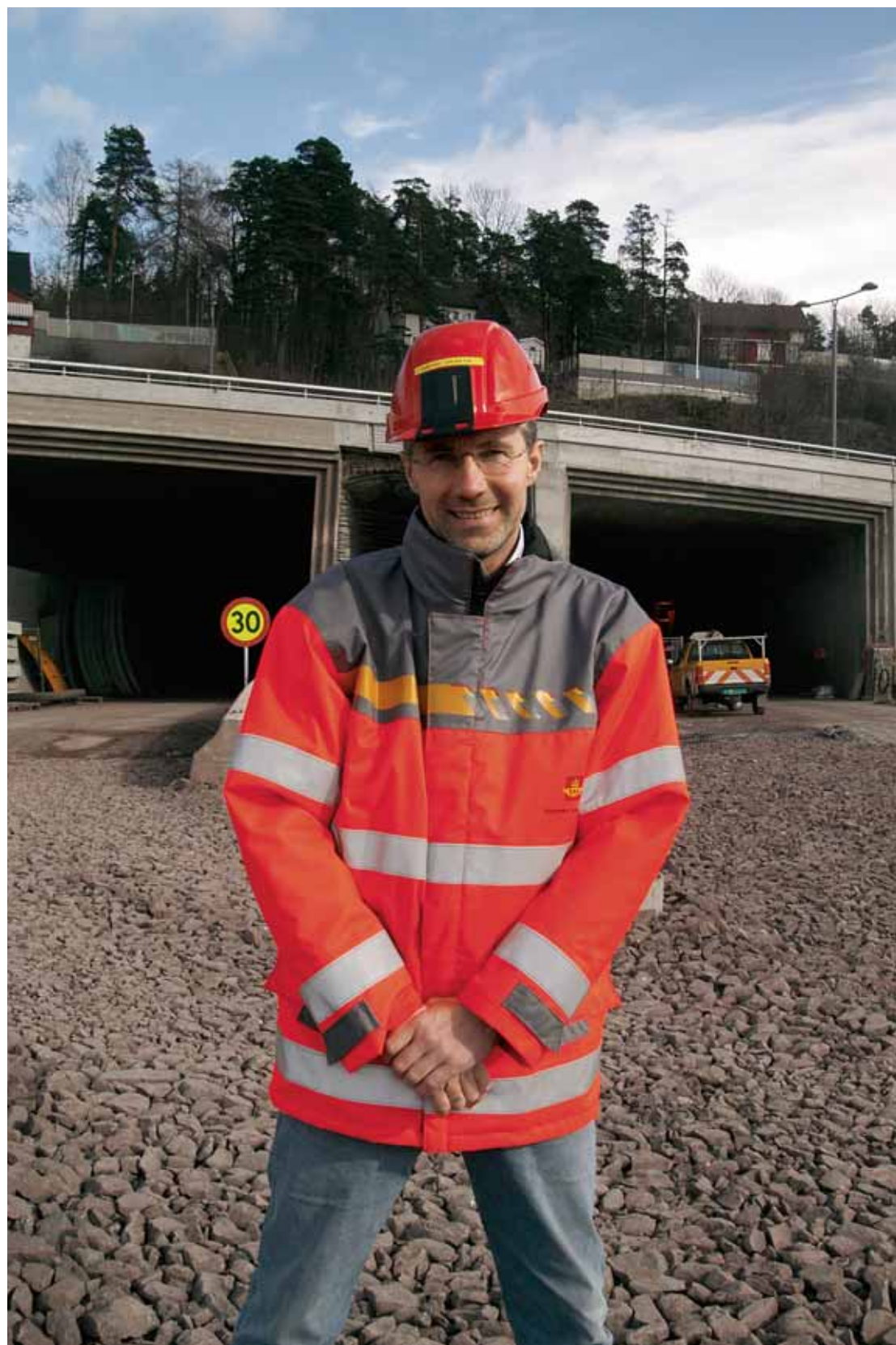
- For øvrig er det ikke registrert spesielle geologiske problemer i tunnelene under arbeidet, sier Høiland. Derfor får hendelsene i Hanekleivtunnelen lenger nord ingen konsekvenser for åpningen av Kopstad-Gulli til høsten. Prosjektet har også engasjert en egen ingeniørgeolog til å bistå med utarbeidelse av sluttokumentasjon for tunnelene.

### Ringveg Nord

Under driving av Frodeåstunnelen i Tønsberg som startet i 2004, har en av Statens vegvesens egne geologer vært utlånt i to år fra Vegdirektoratet og tilsatt i full kontrollingeniørstilling på prosjektet. Byggeleder og kontrollingeniør har kontinuerlig fulgt opp tunneldrivingen, registrert geologiske forhold og anvist permanent fjellsikring, før vann og frostsikring ble montert.

- Prosjektet skal sammen med

er naturlig at dette også omfatter



Frodeåstunnelen: Prosjektleder Arvid Veseth i Statens vegvesen foran tunnelen i Tønsberg som åpner til høsten. (Foto: Kjell Wold)

Vestfold distrikt ha overleveringsbefaring og sikkerhetsgodkjenning av tunnelen før åpning. Befaringene er ikke planlagt ennå, men det

er naturlig at dette også omfatter inspeksjoner bak hvelvet med geologisk kyndig personell, sier prosjektleder Arvid Veseth. Det er ikke

påvist svelleire i Frodeåstunnelen. Gjennom hele tunnelen er fjellet forinjisert med sement før tunnelen ble sprengt ut.





**Irritert:** Utbyggingsdirektør Lars Aksnes påpeker at sikkerheten til anleggsarbeiderne har høyeste prioritet under arbeidet på alle vegprosjekt. (Foto: Tore Braaten)

# - Gamblerer ikke med folks liv og helse

**Utbyggingsdirektør i Statens vegvesen, Lars Aksnes, liker dårlig måten Statens vegvesen fremstilles på i enkelte medier.**

Helge Rong

OSLO: Tirsdag 20. mars raste rundt 600 kubikkmeter masse ut under driving av den nye Ravneheitunnelen ved Farsund. Tunnelarbeiderne fikk med seg både personell og alt utstyr før steinmassene kom sigende ut i tunnelen. Det var kjent for både byggherren Statens vegvesen og entreprenøren Mesta at det

er partier med dårlig fjellkvalitet i deler av tunneltraseen.

## Urimelig påstand

I en artikkel 23. mars hevder Aftenposten å ha kilder i entreprenørselskapet Mesta som fremsetter påstand om at Statens vegvesen har feilinformert entreprenøren om fjellkvaliteten. På et møte mellom Statens vegvesen og Mesta mandag 26. mars tilbakeviser Mesta at selskapet har fremsatt slike påstander.

- Til oss sier Mesta at de ikke har fremsatt slike beskyldninger. Da undrer vi oss over metodene og kildene Aftenposten har brukt i denne, men også i andre saker den siste tiden, sier Aksnes.

Aksnes mener den konkrete

artikkelen må oppfattes som en indirekte beskyldning om at Statens vegvesen risikerer tunnelarbeidernes liv og helse, ved at entreprenøren ikke har fått nødvendige informasjonen om fjellforholdene.

- Dette er selvsagt helt urimelig, mener Aksnes, som understreker at helse, miljø og sikkerhet har høyeste prioritet i alle typer arbeid.

- Vårt øverste mål, i samarbeid med entreprenørene, er å fullføre ethvert anlegg uten noen form for skade på mennesker. Vi setter da ikke i gang et arbeid hvor vi frykter det vil skje ulykker, fastslår Aksnes.

## Vurdere fortløpende

Under alle typer anleggsarbeid er det en rekke prosedyrer som skal

følges for å holde sikkerheten på topp, så også i Ravneheitunnelen.

- Blant annet har vi noe som heter "Sikker jobb-analyse". Slik analyse skal gjennomføres før man iverksetter arbeid. Når forholdene på arbeidsstedet endrer seg, skal man stanse opp og gjennomføre ny analyse før arbeidet fortsettes. Det er entreprenøren som er ansvarlig for de prosedyrer som er foreskrevet og nedfelt i byggherreforskriften, men byggherren er satt til å kontrollere at forskriftene blir fulgt, opplyser Aksnes.

## Samarbeidsorgan

I kjølvannet av det som skjedde i Hanekleivtunnelen, der Statens vegvesen har fått kritikk fra bl.a. Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF)

og Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), er man nå enig om å etablere et samarbeidsprosjekt, der også Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA) er med. Målet er å bli enda bedre på tunnelbygging og sikring.

## Bedre sammen

- Hovedpoenget med prosjektet er å bli bedre sammen. Oppstår det problemstillinger, er det i alles interesse å finne gode løsninger på dem og ikke krangle i mediene. At vi ikke alltid er enige kan ikke være noen stor nyhet, men det er i alles interesse at vi finner frem til felles retningslinjer, kontraktstyper og kommunikasjonskanaler, sier Aksnes, som ser frem til samarbeidet i det nye prosjektet.



## Til sak om tilleggsarbeider

**To entreprenørselskaper går nå rettens vei for å få utbetalt over 200 millioner kroner fra Statens vegvesen etter tilleggsarbeider på fem separate anleggsprosjekter.**

**Tilleggsarbeider:** Økt masseforflytting under bygging av den nye rv. 4 ved Gjøvik fører til tvist om oppgjøret. (Flyfoto: Håkon Aurlien)

Håkon Aurlien

MOSS: I tillegg kommer moms på den delen av summene som ikke er ren arbeidslønn.

Entreprenørselskapet Mesta AS, som inntil 2003 var Statens vegvesens produksjonsenhet, står for de største kravene.

Det største kravet er på 88 mill. kr og dreier seg om tilleggsarbeider på den nye rv. 4-strekningen utenfor Gjøvik. Strekningen ble åpnet i fjor sommer og tilleggskravet er i hovedsak knyttet til økte

massemengder.

I Tønsberg er det uenighet om tilleggsarbeider for 58 mill. kr i forbindelse med bygging av rv. 311, Ringveg Nord. Kravet dreier seg i hovedsak om uforutsette problemer ved utsprenning av en tunnel.

Mesta krever 27 mill. kr etter rehabilitering av to tunneler på E16 mellom Dale og Stanghelle i Hordaland, og 24 millioner for tilleggsarbeider ved breddeutvidelse av E39 over Stord. Bl.a. førte et ras til langvaring stengning av E39. Reinertsen Anlegg AS krever vel

to mill. kr av Statens vegvesen etter at Vegvesenet i fjor stilte krav om at også utenlandske arbeidere skulle ha norske lønns- og arbeidsvilkår. Selskapet hadde da vunnet en kontrakt på E18 hvor det var forutsatt utenlandsk arbeidskraft.

Veidekke Anlegg har nylig inngått forlik med Statens vegvesen etter at de fremmet et krav på 39 millioner kroner for tilleggsarbeider ved bygging av den nye E6 frem til Svinesundsbrua i Østfold.



## REPORTASJE

**Glad kvinne:** Så glad ble Marit Bårdseng da hun fikk rasteplassen oppkalt etter seg. (Foto: Kjell Wold)



# Maritsplassen

**DRANGEDAL** ■ Dette er Marit Bårdseng. Og dette er rasteplassen som nettopp har fått hennes navn, Maritsplassen.

#### Kjell Wold

81-åringen har vært deltidstilsatt i Statens vegvesen som dovasker og renholder på rasteplassen ved Eikelitjern på rv. 356 mellom Drangedal og Skien de siste 18 årene.

#### Budeie

Før det hadde hun fått barndomsdrømmen oppfylt, da hun fem somre på rad jobbet som budeie på forskjellige setrer i Øvre Telemark. På slutten av 70- og begynnelsen av 80-tallet passet hun flere hundre geiter, sauer og kuer på sommerbeite i Aarabygdi, Åmotsdal og Tuddal fra mai til september. Siden det har hun for det meste passet på Statens vegvesens vakre og idylliske rasteplass ved rv. 356 midt i skog- og elgrike Drangedal.

#### Skjelte ut Vegvesenet

- Jeg fikk jobben med å holde rasteplassen her ren og pen etter at jeg hadde kjeftet Vegvesenet huden full på telefon i 1987 fordi det var så grisete og stygt på plassen, forteller den lille og ivrig gestikulerende kvinnen. Hun er nærmeste og eneste nabo til rasteplassen ved det lille og eventyrlignende myrtjernet nesten akkurat på grensen mellom de to telemarkskommunene.

- Jeg ringte Vegvesenet og sa hva jeg mente om det dårlige vedlikeholdet av plassen. Jeg var lei av å gå og plukke opp søppelet etter andre. Da fikk jeg tilbud om renholdsjobben og sa ja på sparket.

#### Bodd i over 50 år

Marit Bårdseng er født og oppvokst på Rjukan, men kom til Skien i ungdommen for å gå i lære som boktrykker. I stedet ble det hus og hjem på Drangedalsheia, der hun slo seg ned og bygde hus i 1955. Der har hun grodd fast og stortrivdes siden. Nå er hun best kjent som Marit på heia. Siden hun tok over ansvaret for vedlikeholdet av rasteplassen har hun pleid den jobben med stort ansvar og en stor porsjon kjærlighet, i følge Per Nykås i Statens vegvesen. Selv om hun liker å bo øde og uten naboer er hun svært sosial av seg.

#### Kikkert fra stua

- Jeg sitter her i stua med kikkerten når det er folk som stopper der nede for å ta seg en rast. Det er jo så pent her, så jeg skjønner godt at mange turister stopper for en hvil akkurat på denne plassen, sier Marit. Hun går ofte ned og snakker med turistene, som tar en rast ved vakre Eikelitjern på heia, som ligger nøyaktig 163 meter over havet, i følge Marit Bårdseng.  
- Jeg har fått mange venner blant folk som har stoppet her, forteller hun





**Dovasker:** Marit Bårdseng (81) er en av Statens vegvesens eldste deltidsansatte.

# SSen



**Passer på:** Fra stuevinduet har Marit god utsikt ned til rasteplassen sin.



**Flytebrygge:** Marit har selv spandert denne flytebryggen til rasteplassen.

og legger all sin sjel i å holde plassen fin i sommerhalvåret. Hun har selv også brukt noen tusenlapper på å utstyre rasteplassen ekstra. På 90-tallet ble det kjøpt inn to små flytebrygger, som hun hver vår trekker over til odden ved plassen, slik at bilister enten kan sitte og sole seg på brygga eller fiske litt hvis de har tid.

### Sang av glede

- Det er masse trytte uti her. De er ikke så store, men de biter da. Og er du heldig kan du få en og annen ørret som jeg og mannen min har fanget i et større vann like ved og satt ut her i tjernet, sier hun og smiler bredt. De siste månedene har vært ganske spesielle og begivenhetsrike i Marit Bårdsengs liv. Hun er akkurat erklært helt frisk etter lengre tids behandling for en aggressiv krefttype i lungene. Ikke mange dager etter at hun kom hjem fra sykehuset, var det bekjente som ringte og fortalte henne at det var satt opp et nytt skilt på rasteplassen.

- Da jeg så skiltet med navnet Maritsplassen ble jeg så glad at jeg måtte synge og danse for meg selv. Jeg følte meg ti år yngre og mye sprekere med en gang. Så lenge jeg lever skal jeg holde rasteplassen min akkurat så ren og pen som den må være for at vegfarende fortsatt skal stoppe der og raste i hundretalls hver sommer, gliser hun fra stuevinduet og tar til kikkerten enda en gang.



**Stor takk:** Takk for at du holder rasteplassen så fin hver sommer, sier Per Nykås i Statens vegvesen til Marit Bårdseng.



## UTBYGGING



## Åpningsfest om 170 dager

**I dag er det nøyaktig 170 dager til den store åpningsfesten for E18 motorvegbrua i Drammen.**

Kjell Wold

DRAMMEN: Lørdag 15. september

braker det løs med stor by- og familiefest i den nye byparken på Strømsø ved og under motorvegbrua. Jorun Sætre og Bjørn Kleppstø (bildet) i Statens vegvesen inviterer til stortilt åpningsfest for den 1,9km lange og 900 millioner kroner dyre brua. Under Norges lengste bru bygges det nå en diger

park og aktivitetssenter med blant annet en av landets største skateanlegg. Skulpturer, trær og store turområder blir det også plass til langs brua som det har tatt tre år å bygge. Trafikken ble allerede satt på firefeltsbrua før jul. Til høsten er det stor åpningsfest for hele byen. (Foto: Kjell Wold)

# Grunnboring på direkten

**En ny borerigg som jobber like raskt i fjell som i løsmasser er på første oppdrag på Ringerike. På skjerm leses resultatene av direkte og sendes på e-post til geotekniker.**

Kjell Wold

HØNEFOSS: Under etatens omorganisering og nedbemanning levde utedrift generelt og grunnboring spesielt et usikkert liv i nye Statens vegvesen. Nå satser etaten igjen sterkt på dette viktige arbeidet. Den første av tre nye borerigger som Statens vegvesen nå har kjøpt inn er på første oppdrag i Region sør og Hønefoss.

## Nedtrapping snudd

Koordinator Cato Solberg i Statens vegvesen kikker tilfreds på den store boremaskinen som brøyter seg fram i tett skog i Styggedalen på Ringerike. Grunnprøver skal tas i et område der det til sommeren skal bygges nytt kryss mellom rv. 35 og E16. Region sør ble i 2005 valgt ut som spesialistenhet for grunnboring i Statens vegvesen. Dermed kunne nedtrappingen av grunnboringsvirksomheten i Region sør snus. Nå får virksomheten nytt, toppmoderne utstyr som gjør jobben mye raskere, enklere og mer effektivt enn før. Resultatene av prøveboringene kan leses av nesten på direkten på en skjerm som er påmontert boreriggen.

## Like rask i fjell

- Ikke nok med det, men resultatene av boringene kan også sendes på e-post direkte til geotekniker eller geolog. Dermed kan vi både raskere og enklere vite hvor vi skal bore mer eller mindre enn planlagt og når det er undersøkt nok, forteller Solberg. Den nye boreriggen kan også bore like raskt i fjell som de vanlige fjellboreriggene ned til store dybder i fjell. Dette er et utviklingsprosjekt som vil gi geologene bedre kjennskap enn tidligere til fjellforholdene i forbindelse med høye fjellskjæringer og tunneler. Cato Solberg og kollegene er meget tilfreds med at grunnboringsvirksomheten i både regionen og på landsbasis nå blir betydelig styrket med disse nye rigginnkjøpene.



**Direkte på skjerm:** Resultater av grunnboringer kan leses av direkte på skjerm påmontert boreriggen. (Foto: Kjell Wold)



**En av tre nye grunnborerigger:** Tilfreds med nytt toppmoderne utstyr f.v. Anders Snarheim, Sven Erik Hem, Anders Fredriksen, Magnar Tollefsen og Cato Solberg i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

## Konsekvenser ved OL til Tromsø

**2,2 milliarder kroner må investeres i vegnettet dersom arrangementet legges til Tromsø.**

Giselle Jensen

TROMSØ: For å innfri konseptet som ligger i OL-søknaden trenger Statens vegvesen 2,2 milliarder kroner til veginvesteringer, slår distriktssjef Nils Arne Johnsen fast. Går det i orden sier han seg fornøyd på investeringssiden for 20 år framover.

- Det har ikke vært betydelige investeringer i samferdselssektoren i Tromsø de siste 10 årene, legger han til. Distriktssjefen understreker at ingen av prosjektene knyttet til OL-søknaden er nødvendige investeringer, men utbyggingstiltak som blir nødvendig også uten idrettsarrangementet.

- Utbyggingen blir i så fall en forsering av nødvendige veginvesteringer i Troms fylke, påpeker Johnsen. Ingen av de aktuelle prosjektene ligger inne i NTP 2006 - 2015.

## Privatkjøring må forbys

- Det er store endringer siden forrige søknad som gjaldt et arrangement spredt over et større område. Legges alle arrangementene til Tromsø blir investeringsbehovet mindre, sier Johnsen. Det viktigste blir å sikre tilstrekkelig kapasitet til alle anleggene som blir liggende inne i Tromsø by.

- Vegene blir reservert for trafikk knyttet til arrangementet. Privatkjøring blir forbudt, og publikum må transporteres med buss. Vi venter 30 - 50 000 tilskuere til hver øvelse og må bygge midlertidige parkeringsplasser rundt byen, forteller Johnsen. For å innlosjere alle må både Finnsnes og Harstad

inkluderes. Arrangøren regner to timers reisetid til arenaene som akseptabelt. Byens kjente profil Tromsøbrua blir gangbru. De store seremoniene som åpningsseremonien og avslutningsseremonien er planlagt til Tromsdalen på fastlandssiden. Dermed må tusener krysse brua for å komme seg til arenaen.

## Miljøprofil

- Får Tromsø by dette arrangementet trenger vi ikke tenke investeringer i vegsektoren på 20 år, sier distriktssjefen. Men forbindelsen til Kvaløya blir ikke endret selv med gigantarrangementet.

- Uten vanlig trafikk klarer brua å ta unna trafikken til arrangementene som er lagt til Kvaløya, mener Johnsen. Vi må bygge gang/sykkelveger til alle arenaene og basere oss på at de fleste går, sier han.

- Dermed får Tromsø traseer for



**Miljøbevisst:** Distriktssjef Nils Arne Johnsen ser gjerne at gang- og sykkelvegnettet i byen får en real oppgradering i forbindelse med det mulige OL arrangementet. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

gående og syklende og legger dermed til rette for mye mer sykling i Tromsø, smiler den miljøbevisste distriktssjefen. Selv foretrekker han sykkel på turen mellom hjemmet

og byen. Blir dette realisert kan også målsettingene om Miljøbyen Tromsø innfris når flertallet av innbyggerne kan sykle eller gå til jobb og skole.



## Bompenger til Hammerfest?

**Bompengefinansiering må også vurderes i Nord-Norge der trafikkgrunnet er tilstede, mener Statens vegvesen.**

Giselle Jensen

TROMSØ: - Skal det bygges ny riksveg gjennom Hammerfest kommer vi ikke utenom bompenger. Dersom vi også ønsker å ruste opp ny rv. 94 mellom Skaidi og Hammerfest vil bompenger være et aktuelt alternativ for å realisere planene innen rimelig tid, mener regionvegsjef Torbjørn Naimak.

Foreløpige kalkyler viser at prosjektet vil koste omkring en halv milliard kroner. Men forslaget om bompengefinansiering møter motbør hos finnmarkingene som mener de betaler nok for vegbruket gjennom skatter og avgifter. Naimak argumenterer med at sammenlignet med situasjonen i Sør-

Norge er det foreløpig en veldig liten del av vegutbygging i Nord-Norge som betales av brukerne.

### Snøhvit

Aktiviteten på Snøhvit har ført til 30-40% økning av trafikken på rv. 94. I dag er trafikken på vegen inn mot Hammerfest 4-5 000 kjøretøy

i døgnet. I Hammerfest sentrum er det 10-11 000 kjøretøy i døgnet. Nå må trafikantene være med på å betale regningen for den voldsomme oppsvingen i kommunen.

- Skal vi ha en vegutvikling som står i stil med resten av samfunnet kommer vi ikke utenom bompenger, sier regionvegsjefen.



I full gang: Full utstøyping av tunnelprofilen pågår i Finnfasttunnelen. (Foto: Anne-Merete Gilje)

# Full utstøyping etter tunnelras

**Det er no gjennomført full utstøyping etter at tunneltaket rasa ned under driving av den undersjøiske Finnfast-tunnelen i Rogaland.**

Geir Brekke

HANASAND: Ein måned etter raset i Hanekleivtunnelen gjekk det eit ras i Finnfasttunnelen under utlasting av massane etter sprenging.

- Utrasinga skuldast at to leir-slepper kryssar tunnelen i dette området. Ingen av mannska eller maskinene kom til skade under

raset, seier byggeleiar Anne-Merete Gilje i Statens vegvesen.

### Full utstøyping

- Vi konkluderte fort med at her måtte vi gjennomføra full utstøyping av tunnelprofilen forbi den leirhaldige sona. Vi møtte ein meter tjukk leire med mykje vatn. Det rasa ut eit 4-5 meter høgt parti av taket i tunnelen. Etter eit par veker fekk entreprenøren på plass støypeskjoldet til forskaling. Så lang har vi støypt ut 18 meter av tunnelen, og vi reknar med å kunne driva tunnelen vidare i normalt tempo, etter at raset gav oss 3-4 veker forseinking, seier Gilje til Vegen og vi.

### Hanekleiv

- Vi har hatt nær kontakt med dei

ansvarlege for granskinga av raset i Hanekleivtunnelen og utbyggingsavdelinga i Vegdirektoratet i denne prosessen. Sjølv om entreprenøren ikkje har drive med slik utstøyping de siste 10-12 åra var det ikkje tvil frå vår side om at dette var den tryggaste og beste løysinga, sjølv om det blir ein ekstra kostnad. Men det er teke høgde for slik sikring i kontrakten med entreprenøren. Så langt er det ikkje noko som tyder på at vi får nokon auke i totalkostnadene med drivinga av den 5,7 km lange tunnelen, seier byggeleiar. Ein passerte den første kilometeren med råsprengt tunnel i veke 8.

### Etter planen

Tunnelarbeidet ligg no totalt kring 450 m etter inndriftsplanen. Det

blir drive tunnel frå både sider av fjorden. Tunnelen skal binde Finnøy og Talgje saman med Rennesøy og Rennfast-sambandet vidare til Stavanger. Det er på Rennsøysida at det har vore vanskelege fjelltilhøve – med ti sementinjeksjonar så langt, medan stoffen frå Finnøy har gått lettare, med berre ein injeksjon førebels.

- I løpet av våren ventar vi å møte vanskeleg fjell eit stykke ut i fjorden frå Finnøy og ut på hausten når vi nærmar oss armen til Talgje, seier Gilje. Entreprenøren har no tinga hydraulisk støypeskjold som kan mobiliserast dersom ein møter nye problemsoner. Byggherren reknar med gjennomslag på hovudtunnelen utpå våren 2008, og på armen til Talgje noko seinare.

## FAKTA

**Finnfast Tunnelar:** Finnfast 5 685 m T8,5, arm til Talgje 1 467 m T5,5  
**Kostnad:** 530 mill. kr.  
**Byggjearstart:** August 2006.  
 Opning: 30. september 2009  
**Hovudentreprenør:** NCC Construction.  
**Konkurranse:** Seks anbud. AF og Mika låg baa under NCC. AF sitt anbud blei forkasta, medan Mika hadde rekna feil og blei dyrare enn NCC. Skanska, Kruse Smith og Veidekke hadde og høgare pris enn det valde anbudet.



## LANDET RUNDT



### Dobbel verdensmester

**ALTA** ■ Vegvesenet helt egne verdensmester Kaj Helge Helgesen vant både sprinten og normaldistansen under årets Vegvesenmesterskap på ski. I tillegg hadde han

beste etappetid på stafetten.

Til daglig jobber Kaj Helge som kontrollingeniør på prosjektet E6 Storsandnes-Alta Vest. (Foto: Kurt Magne Stormo)



### Dekket som ikke kom

**ENGERDAL** ■ Denne bautaen står langs fylkesveg 653 like ved Sølentua mellom Engerdal og Rendalen i Hedmark, og der har den stått i om lag 20 år. Bautaaen synliggjør skuffelse over utbedringen som ikke kom, følelser som fortsatt er der. – Vegen er viktig den og kom-

munen har den høyt på sine prioriteringslister, men den økonomiske situasjon er slik at vegen ikke har nådd opp på våre utbyggingsprogrammer, sier seksjonsleder for veg i Hedmarken-Østerdalen distrikt, Per Magnar Klomstad. (Foto: Kåre Furstrand)



### Bedre og bedre dag for dag

**ARENDAL** ■ Statens vegvesen Region sør har startet sitt store forbedringsprosjekt. Hensikten er først og fremst å bedre samspillet i organisasjonen som nå teller 804 hoder. Liv Kirsti Brunstad (bildet) f.v, Kjell Stangborli og Sigrid Helledal er blant de tilsatte som nå utfordrer regionledelsen direkte

med sine krefter og ideer. Før prosjektstart møttes noen av deltagerne like godt i et treningsstudio på regionvegkontoret for å øke pulsen og pumpe jern. Internundersøkelser viser at medarbeidernes tilfredshet er for lav. Det ønsker de nå å gjøre noe med. (Foto: Ivar Jon Tunheim)



**Veg til Linesøya:** Denne dagen er det østavinden som herjer. Men bølgene er langt tøffere i vestavær, når selve storhavet slår inn mot vegfyllingene. (Foto: Knut Aanes)

## Spektakulært!

**LINESØYA** ■ Helt ytterst på Trøndelagskysten holder Statens vegvesen nå på med et helt spesielt vegprosjekt som ser ut til å bli like spektakulært som den berømte Atlanterhavsvegen. Helt

åpent ut mot storhavet begynner vegen ut mot Linesøya å ta form. Solide steinfyllinger skal føre oss trafikanter like over vannskorpen flere hundre meter ut i sjøen før ei bru løfter oss høyt til værs over

skipsleia og over til folket på Linesøya, som alt har begynt å telle dager og måneder til fastlandsforbindelsen er etablert.



### Tunge tak

**ÅRDALSFJELLET** ■ Det har vore ein tung snøvinter så langt vestafjells, og uvanleg lange periodar med stengte fjellovergangar. Dette gjeld og rv. 53 Årdal-Tyin, der vegstengingane har skapt lokale reaksjonar når transporten mellom industribygda og Austlandet er råka. Biletet syner litt av det brøytemannskapa har kjempa med i vinter. (Foto: Rune Dvergsdal)





**Tunnelforum:** Stiftet i Region sør 1.r.f.v. Anders Noddeland, Ann Karin Midtgård, Ruth G Haug. 2.r.f.v. Hans Olav Lien, Audun Langelid, Odd Tandberg. 3.r.f.v. Oddvar Kaarmo og Dag Ødegård. Ikke til stede: Jan Vidar Myrland. (Foto: Kjell Wold)

## Forum for økt tunnelkunnskap

**TØNSBERG** ■ Statens vegvesen Region sør har nå opprettet sitt tunnelforum for bedre å utnytte etatens samlede tunnelkunnskaper. - Tunnelforumet er organisert etter samme lest som etatens sentrale tunnelforum, sier leder

Anders Noddeland. Det skal være et rådgivende organ for regionledelsen og hele regionen og skal orientere og informere om virksomheten innen fagområdet tunnel. Region sørs tunnelforum består av åtte personer fra alle fag-

miljøene innen trafikk, utbygging og ressurs. Alle sider ved tunnelbygging og drift er representert som trafikk og trafikksikkerhet, plan og byggemiljøet, elektro og vegteknikk, administrasjon, sikkerhetskontroll og risikoanalyser.



## Staseleg

**SOGDAL** ■ Samferdsleminister Liv Signe Navarsete opnar rv. 55 Stedjeberggtunnelen 30.mars. Nyanlegget omfattar også ein drøy km med ny veg og strandpromenade i Songdal. Det er bygt fine

tørrmurar på anlegget, som her forbi Hagelinhuset. Men framfor alt er første halvdel av rassikringa mellom Songdal og Leikaner komen på plass. (Foto: Geir Brekke)



## Mange typer ras

**TROMS** ■ Ras går det stadig, men kanskje litt spesielt når det går ut melding fra Vegtrafikksentralen om at et TAKRAS har stengt vegen. I dette tilfellet gjelder det fylkesveg 294 noen mil utenfor Tromsø. (mellom Kantornes og Ramfjord).

Bildet viser ikke selve raset, men restene som lå igjen etter opprydding. Det viser i allefall at huset ligger nært vegen og at eventuelle tiltak ikke kan gjøres på vegen, men på huset! (Foto: Jan E. Pedersen)



## Vant Ludvigprisen

**ALVDAL** ■ Fem jenter på 10. årstrinn ved Alvdal ungdomsskole vant "Ludvigprisen" da Hedmark Trafikksikkerhetsutvalg sist uke delte ut den fylkeskommunale hedersprisen for tyvende gang. Ida Strømshoved (fra venstre), Anne Måna Gjelten, Mali Ligård, Mari Mistre Steimoeggen og Maja Strypet fikk prisen etter produksjon av kortfilmen "Livet er ikke bare rettferdighet". Filmen handler om

en ungdomsgjeng som mister en venn i en trafikkulykke på riksveg 3. Filmen gir et tankevekkende møte med en virkelighet som mange har opplevd. Etter at filmen ble ferdig har elevene gjort mye for å informere om filmen og om problematikken. Prisutdelingen skjedde i forbindelse med Nasjonal trafikksikkerhetskonferanse på Svalen sist uke. (Foto: Erik Johnsen)



## Flaut vårtegn

**SINGSAKER** ■ Se, nå titter det hvitmalte sykkelssymbol fram og forteller at her var det egentlig meningen at syklistene skulle ferdes. Men antakelig er det mye penger å spare for en eller annen å la være å brøyte gata i full bredde og la sykkelfeltet være areal for brøytekanter. Men helårssyklister, fatt mot! Om entreprenørene er uvillige, så ordner naturen opp på egen hånd. Snø og is smelter i vårsola, og er dere riktig heldige så kommer det også snart et ekstremt regnskyll som vasker bort all grus og skit som har forslummet sykkelfeltet i løpet av vinteren.

**Fra is til grus:** Snøsmeltingen avslører en total mangel på omtanke for helårssyklister i Festningsgata i Trondheim. (Foto: Knut Opeide)



## REPORTASJE

## Endringer i ledelsen

■ Lederkabalene i region nord endres i forbindelse med at flere permisjoner nå går ut. Tore Lysberg kommer tilbake som leder av Veg- og trafikkavdelingen fra 1. mai. Anne-Grethe Olsen blir spesialrådgiver for regionvegsjefen og går ikke tilbake som leder av Utbyggingsavdelingen. Stein Johansen blir ny leder av Utbyggingsavdelingen.



## Slutter

■ Trafikkdirektør Eva Solvi (bildet) slutter i Statens vegvesen. Hun er ansatt som samfunnsdirektør i Bærum kommune. Solvi er sivilingeniør fra NTH, og har erfaring fra forskning og prosjektledelse i privat virksomhet, før hun i 1995 startet sin karriere i Statens vegvesen. Hun har vært trafikkdirektør siden 2003. (Arkivfoto: Geir Brekke)



## Fire vil bli sjef

■ Det har meldt seg fire søkjarar til den ledige stillinga som ressurs-sjef i Statens vegvesen Region vest. Einaste interne søkjar er Olav Svangstu (biletet), som har fungert i stillinga sidan nyttår. Byggesaks-sjef Anne Iren Fagerbakke, Bergen kommune er søkjar, med fartstid frå etaten på 90-talet. Incuta Corneliu, Ski og ein anonym har og søkt. (Arkivfoto: Olav Handeland)



## Nye lokaler

Statens vegvesen vurderer endring av leigetilhøva for distriktskontoret i Stavanger (biletet) når leigekontrakta løper ut i 2010. Fylkesmannen har planar om å bygge eit nytt Statens hus, og vil ha Statens vegvesen som leigetakar. Det kan og vere aktuelt å bli verande der ein er no, dersom huset blir renoverert. (Foto: Geir Brekke)

# Utredet oppsplitting

**Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen utrede hvordan etaten eventuelt kan splittes opp og overføres til enten en forsterket fylkesmodell eller regionmodell.**

Kjell Wold

I forbindelse med det videre arbeidet med Forvaltningsreformen, ble Arbeidsmiljøutvalget i Vegdirektoratet og Hovedavtalemøtet midt i mars informert om hva departementet nå ønsker å få utredet for ny oppsplitting og omorganisering av Statens vegvesen. Bakgrunnen er stortingsmeldingen om forvaltningsreformen som ble lagt fram

av Kommunal- og regionaldepartementet 8. desember i fjor. I februar i år ba Kommunaldepartementet om at Samferdselsdepartementet med utgangspunkt i stortingsmeldingen utarbeider en oversikt over konkrete oppgaver som skal overføres til de nye regionene.

## Økonomiske konsekvenser

Departementet ber Statens vegvesen utrede de økonomiske og administrative konsekvensene av overføring av etaten både ved forsterket fylkesmodell og regionmodell. Kriterier for omklassifisering av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband skal også utredes. Det nye systemet vil eventuelt bety at finansiering av de øvrige riksvegene skal skje gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner. Statens vegvesen bes videre vurdere behovet for endringer i aktuelt lovverk som følge av disse endringene.

## Oppfølging og føringer

Statens vegvesen skal også vurdere om det vil være hensiktsmessig med innføring av statlige føringer overfor regionene når det gjelder standardkrav til vegnettet på investeringer, drift, vedlikehold og trafiksikkerhet blant annet. Konsekvensene for Nasjonal transportplan skal også utredes både ved overføring av øvrig riksvegnett og overføring av ansvar for Statens vegvesen til regionene. Etaten skal også utrede hvilke fagmiljøer som bør forbli samlet ved en regionmodell med overføring av ansvar for Statens vegvesen. Dersom en regionmodell blir valgt må en avklare konsekvensene for operativ oppfølging av stamveger, styring og oppfølging av vegnettet og trafiksikkerhetspolitikken.

## "Rest-vegvesen"

I tilfelle en regionmodell må det vurderes nærmere behovet for et

forpliktende avtaleverk mellom Vegdirektoratet og de folkevalgte regionene for å sikre nødvendig statlig styring av statens gjenværende oppgaver.

For første gang snakkes det også om et slags "rest-vegvesen" fordi departementet ber om forslag til en hensiktsmessig organisering av Statens vegvesens gjenværende administrasjon i tilfelle det blir en regionmodell med overføring av ansvar for Statens vegvesen.

Det skal også vurderes om det er hensiktsmessig å overføre trafikkstasjonene til regionalt nivå eller om de fortsatt bør være statlige. Etaten skal selv også utrede hvilke konsekvenser en eventuell regionmodell vil få for personalet i Statens vegvesen. Departementet ber etaten også vurdere forslag til overgangsløsninger ved gjennomføring av ny ansvarsdeling og oppsplitting av Statens vegvesen.

## Ønsker ett samlet vegvesen

**- Det er ingen hemmelighet at vi meget sterkt ønsker å beholde Statens vegvesen som ett statlig vegvesen også etter forvaltningsreformen, sier leder i Parat Gunnar Magnussen.**

Kjell Wold

OSLO: Parat er en arbeidstakerorganisasjon i YS som representerer om lag 900 vegvesentilsatte. Sammen med de andre hovedorganisasjonene i Statens vegvesen, NITO, Tekna (Akademikerne), FLT og NTL (LO) representerer disse organisasjonene de fleste av etatens om lag 4200 tilsatte. Ingen av disse ønsker å splitte opp etaten enda mer enn det som allerede har skjedd ved omorganiseringene i 1995 og 2003.

## Ett statlig vesen viktig

- Vi ønsker ikke mer oppsplitting og deler ledelsen syn på dette, sier Magnussen. Han understreker at de fortsatt vet for lite om den bebudede stortingsmeldingen som skal legges fram en gang i april eller mai. Parat og de andre organisasjonene ønsker å være med i diskusjonen også etter at meldingen er lagt fram.

- Som organisasjon ser vi det både som viktig og nødvendig å jobbe opp mot politiske organer for å kunne påvirke resultatet i den retning vi ønsker. Må vi velge mellom en av de tre skisserte modellene, vil Parat gå inn for en

forsterket fylkesmodell, samtidig som vi beholder Statens vegvesen som en sterk statlig etat. Sier Gunnar Magnussen.

## "Omorganiseringsslitasje"

I brev til Kommunal- og regionaldepartementet i fjor høst uttalte Parat at etaten i perioden 1995 til 2003 har vært gjennom to omfattende omorganiseringer og inndeling i fem nye regioner for tre år siden med store konsekvenser for organisasjonen og mange av de tilsatte. Mange overtallige, nye arbeidsteder med økt krav til pendling og store effektiviseringskrav har gitt en betydelig "omorganiseringsslitasje" som bør vektlegges ved vurdering av hvor omfattende endringer etaten på nytt må gjennom på får år.

Parat advarer derfor sterkt mot en ytterligere oppsplitting av Statens vegvesen.

## NITO:

- Statens vegvesen og oppgavene etaten har ansvar for må videreføres gjennom en enhetlig statlig vegadministrasjon, uavhengig av hvilket utfall behandlingen av Stortingsmelding om forvaltningsreformen gir, sier Siw Tyldum i NITO. Hun mener det er viktig for å sikre at ansvaret for veg- og vegtrafikk plasseres slik at sentrale samfunnshensyn blir ivaretatt. Videre at best mulig utnyttelse av bevilgninger gitt til vegformål skjer ved at minst mulig går bort i administrasjon og mest mulig nyttes til vegformål og trafiksikkerhet. Dessuten må en unngå å svekke den spesialiserte fagkom-



**Ønsker samlet vegvesen:** Parats Gunnar Magnussen og NITOS Siw Tyldum advarer mot oppsplitting (Arkivfoto: Henriette E. Busterud)

petansen Statens vegvesen besitter, samt sikre mest mulig effektiv utnyttelse av veg- og vegtrafikkfaglig kompetanse som er og blir en mangelvare i Norge.

## TEKNA:

- Vi er meget bekymret for kon-

sekvensene av en eventuell oppsplitting av Vegvesenet, spesielt med tanke på mulighetene til å bevare, utvikle og utnytte kompetansen i hele det veg- og vegtrafikkfaglige miljøet, sier leder i TEKNA, Kirsti Kaupang Galleberg.

## To ras er avvæpna i Eidfjord

**For fem år sidan vart ein buss feid på sjøen ved Menes. To menneskje miste livet. No stoppar ein 310 meter lang mur i naturstein skredet sine åtak.**

Synnøve Lien

800 meter lenger ute i fjorden sikrar eit nytt rasoverbygg ved Furlo dei vegfarande mot naturkreftene. Sist fredag kutta Hordaland sin representant i den nasjonale rassikringsprosjektet, Bente Bondhus, snora

og erklærte arbeidet med desse to prosjekta for fullført.

Rasoverbygget på Furlo er 115 meter langt og bygt i betong, som del av eit rassikringstiltak over 380 meter. Arbeidet starta opp i 2005 og var ferdig i fjor haust. Det gamle rasoverbygget her, som var 36, meter

viste seg å vere for kort.

På Menes er det største synlige elementet ein mur i naturstein som er 310 m lang og 6 m høg. Arbeidet starta 5. april i fjor og var avslutta 12. januar i år.

I februar hindra den nye muren eitt skred frå å blåse bilar på sjøen.



# Evaluerer vilttiltak

**Statens vegvesen skal nå undersøke om vilttiltak har redusert antall kollisjoner med vilt og barriereeffekten som vegen har på dyr.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Statens vegvesen har de siste årene brukt titalls millioner kroner på vilttiltak som skal hindre påkjørsel og bidra til at dyr kan komme seg fram ved veger, men det er uvisst om det virkelige virker.

## Ferdig 2009

Hvilke konsekvenser har viltgjerdene, reagerer folk på viltskilt, reagerer viltet på reflektorer, og har det i det hele tatt noen betydning for viltet at vi lager kunstige overganger? Det er noe av det man ønsker å finne ut. Norsk institutt for naturforskning (NINA) er alt i gang med å utarbeide et opplegg for undersøkelsene, som starter i 2008. Resultater av etterundersøkelsene vil være klare i 2009.

## Ikke evaluert

- Statens vegvesen har i en årrekke lagt ned betydelige ressurser for å unngå kollisjoner mellom vilt og kjøretøyer, eller for å sikre viltet passeringmuligheter over eller under vegen. I svært liten grad har det vært satt av midler til å sjekke ut om tiltakene faktisk har virket etter hensikten og om vi velger de økonomisk meste løsningene, forteller biolog Bjørn Iuell i Statens vegvesen.

## Mange vilttiltak

Det finnes mange eksempler på vilttiltak i regi av Statens vegvesen

Tiltak som skal hindre kollisjoner er skilt, blinkende lys, detektorer, viltgjerdar, midtdelere, reflektorer på stikker langs vegen som kaster lys, lyd, siktrydding, foring av elg og informasjon. Eksempler på tiltak som gjør at dyr kan passere er viltsluser, overganger og underganger for vilt, kombinerte over- og underganger for vilt



**Sjekker vilttiltak:** - Nå vil vi undersøke om Statens vegvesens vilttiltak reduserer kollisjoner med vilt og vegens barriereeffekt, sier Bjørn Iuell. (Foto: Anne-Christine Iuell)

og andre formål, kulverter og rør for vann, fisk, vann- og landlevende dyr, amfibieunderganger.

Iuell opplyser at større over- eller underganger for vilt er relativt kostbare – de koster mellom 5 og

15 millioner. Viltgjerdar koster en million pr kilometer: De krever tilsyn og vedlikehold, og har i til-

legg negative økologiske effekter som barriereeffekter og at leveområder blir oppdelt.



## Seminar om klima og transport

**Denne uka har Statens vegvesens klimaprojekt oppstartseminar: Endrede vær- og klimaforhold gjør at etaten må tenke nytt.**

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesens FoU-prosjekt Klima og transport er et fireårig forsknings- og utviklingsprosjekt. Bakgrunnen for prosjektet er at endrede værforhold og klima har konsekvenser for vegnettet – som at det blir mer vann på vegene og området rundt. Dette krever blant annet mer fokus på skredrisiko og beredskap.

**Klimaprojekt:** Denne uka er det oppstartsseminar på Vegvesenets FoU-prosjekt Klima og transport. Prosjektleder er Gordana Petkovic. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

- Hensikten med prosjektet er å lage bedre rutiner og regelverk for prosjektering, bygging og drifting av veg i forbindelse med endrede klimaforhold, forteller prosjektleder Gordana Petkovic. På seminarprogrammet står blant annet foredrag om lokale og regionale klimascenarier for Norge, sikring mot erosjon og flom, beredskapssystem og framtidige flomhendelser.

- Vi har brukt starten av prosjektåret på å gjennomgå Vegvesenets behov for å se hva prosjektet skal oppfatte. På seminaret skal vi gjennomgå dette, men vi har også invitert andre utenfor etaten som har vært involvert til å holde foredrag, opplyser Petkovic.



## PÅSKETRAFIKKEN



**Defensiv kjørestil:** - Ditt valg av kjørestil påvirker komfort og trafiksikkerhet for deg selv og dine medtrafikanter, mener Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

# Lite å vinne på forbikjøring

**Statens vegvesen og Politiet oppfordrer folk til å følge køen for å unngå farlige situasjoner – det er nemlig lite å vinne på å bryte ut av de lange køene.**

Kjell Bjørn Vinje

OSLO: Det er forventet stor påsketrafikk på vegene de nærmeste dagene. De fleste kjører

fornuftig og tar hensyn i trafikken, men det finnes alltid unntak.

- Fra Oslo til Hemsedal er det 218 km. Hvis man følger køen som går i ca 70 km/t, bruker man så vidt over tre timer på turen. Hvis du derimot presser deg fram og kjører forbi ved en hver anledning kan du øke gjennomsnittsfarten noe, men i virkeligheten er fartsøkningen og tidsbesparelsen svært liten. Derfor setter vi nå fokus på hvor lite det er å vinne på å bryte ut av køen i påsketrafikken, sier Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

### Ulykkesrisiko

For hver kilometer i timen du klarer å øke gjennomsnittsfarten sparer du på hele denne turen i underkant av tre minutter. Med så tett trafikk og så mye køkjøring som er forventet, vil mulighetene til å spare noe særlig tid på en slik tur være svært begrenset. Derimot øker sjansene for en ulykke betydelig ved mer aggressiv kjørestil. Dessuten vil du dersom du følger køen komme frem mindre stresset og kan nyte både turen og oppholdet.

- Førere som holder mindre enn ett sekunds avstand til bilen foran

har vesentlig høyere ulykkesrisiko enn andre. Dessuten er grove fartsovertredelser forbundet med kraftig økning i ulykkesrisikoen, sier trafikk-sikkerhetseksperten Amundsen.

### Måler farten

Statens vegvesen foretar målinger av kjørefart på alle viktige utfartsårer under påsketrafikken.

- Tallene viser at kjørefarten ligger like under fartsgrensen selv på de største utfartsdagene, sier Amundsen - som påpeker at dette klart viser at det er lite å tjene på forbikjøringene.

## Utvidet trafikkinformasjon i påsken

**Statens vegvesen samarbeider også i år med politi og radiostasjoner for å kunne gi trafikantene god og løpende informasjon om veg- og trafikforhold i hele Norge i påsken.**

Kjell Bjørn Vinje

OSLO: Vegtrafikkentralene vil ved hjelp av kameraer og tellepunkter i vegbanen, innmelding fra etatens entreprenører og trafikanter sørge for god informasjon om trafikk- og kjøreforhold over hele vårt langstrakte land.

- For å sikre best mulig trafikkavvikling på de viktigste vegstrekningene kan det være aktuelt å tvangsdirigere trafikken på alternative kjøreruter. Dette gjøres for å slippe de store problemene med kø i mange timer, spesielt på 1. påskedag. Vi ber alle bilistene om

å respektere de alternative omkjøringsmuligheter, sier faggruppelider Aud Fjerdingby i Statens vegvesen.

Tett samarbeid med de største radiokanalene gjør at Statens vegvesen får riktig og oppdatert informasjon ut til trafikantene så fort som mulig. Det vil bidra sterkt til en effektiv levering av informasjon til bilister om kødannelser, hindringer og anbefalte omkjøringsveger.

- Trafikantene må selv også bidra til sikkerhet og en smidig trafikkavvikling. Værforholdene i april måned kan endre seg raskt både i fjellet og lavlandet. Det betyr at trafikantene må være forberedt og utrustet for vanskelige kjøreforhold, sier Fjerdingby.

Via automatisk oppdatering av vegmeldinger på Vegvesen.no, NRK tekst-tv og automatisk telefonsvarer kan trafikantene holde seg løpende oppdatert.



**Alltid på vakt:** Statens vegvesens vegtrafikkentraler er bemannet 24 timer i døgnet. Aud Fjerdingby og Turid Nymann sørger for at bilistene kan holde seg oppdatert. (Arkivfoto: Hilde Marie Braaten)

### Her er Statens vegvesens påskeønsker til trafikantene:

1. Sørg for at bilen er i teknisk god stand
2. Hold fartsgrensa
3. Bruk bilbelte
4. Last bilen riktig og sørg for at ski og skiboks er godt festet på taket
5. Stopp og sov hvis du blir trøtt

### Skal du kjøre over fjellet:

- Undersøk om det er vinterstengte veger der du skal kjøre. Sjekk veg- og kjøreforhold på NRK tekst-Tv side 350-363, vegvesen.no eller telefon 175
- Skaff deg oversikt over mulige omkjøringsveger.
- Sørg for at bilen er skodd etter forholdene. Ta helst med kjettinger og sørg for å kunne montere dem.
- Kontroller at du har rikelig med drivstoff.
- Ta på deg varme klær og bruk vinterfottøy – du kan bli nødt til å gå ut av bilen.
- Ta med mat og drikke.
- Ha lykt, slepetau og spade lett tilgjengelig i bilen – ikke under all bagasjen.

### Adferd ved kolonnekjøring:

- Bare et begrenset antall biler som får være med i en kolonne.
- Brøytesjåførene har myndighet til å avvise trafikanter som kan få problemer med den stressomme kolonnekjøringen. Det kan være personer som ikke har tilstrekkelig varme klær, personer i biler som har tekniske mangler eller biler som ikke er riktig skodd.
- Hold øyekontakt med bilen foran.
- La lufteanlegget forsyne frontruten med kaldluft.
- Bruk tåkelys, tåkebaklys og nødblink.
- Dersom du må stoppe i kolonnen, bevege deg IKKE bort fra bilen. Det kan være livsfarlig.
- Ikke kjør ut av kolonnen eller forsøk å snu.

For flere påsketips se: [vegvesen.no/paske](http://vegvesen.no/paske)





# Ansvarsfraskrivelse fra de rødgrønne

■ "Det var bedre før. Statens vegvesen ble ødelagt under omorganiseringen i 2003", sier Torstein Rudihagen, Arbeiderpartiets fraksjonsleder i Transport- og kommunikasjonskomiteen.

■ Heldigvis for landet er det feilaktige påstander Rudihagen fremsetter i siste nummer av Vegvesenets etatsavis "Vegen og vi". Reformen som ble vedtatt av sentrum/høyre-regjeringen er en suksess. Omorganiseringen og konkurranseutsettingen av Statens vegvesens produksjonsavdeling har gitt omlag en milliard kroner mer til vei hvert år.

■ Bakgrunnen for Rudihagens kritikk er misnøye med vinterdriften av veinettet. Da er det viktig å være klar over at det ikke er bruk av tilbud innen vinterdriften som er feil, men kontraktskravene til vinterdriften som Vegvesenet stiller og

oppfølgingen av disse.

■ Høyre mener det er grunn for Vegvesenet til å skjerpe kravene innen vinterdriften av veinettet. I tillegg bør det opprettes et uavhengig Veitilsyn for å sikre at kvaliteten på veinettet blir best mulig.

■ De karakteristikkene Rudihagen gir av omorganiseringen og entreprenørene Vegvesenet bruker er urimelig. Vegvesenet stod heller ikke tidligere for all brøyting. Private aktører utførte på vegne av Vegvesenet, en stor del av vinterdriften.

■ Også samferdselsminister Liv Signe Navarsete, skylder på den forrige regjeringen for at de rødgrønne ikke har greid å få på plass en standard på vinterveiene som er i samsvar med dagens krav til trafikksikkerhet og fremkommelighet.

■ Rudihagens og Navarsetes uttalelser om vinterdriften av veinettet kan best beskrives med ett ord: Ansvarsfraskrivelse. De rødgrønne har (fornuftigvis) ikke reversert omorganiseringen, men det er viktig for publikum å være klar over at Navarsete etter to vintre i statsråd stoler ikke har endret vinterkravene i de kontraktene som har vært fornyet mens hun har sittet som statsråd. I januar og februar var det en ny anbudsrunde med drifts- og vedlikeholds kontrakter, uten at noe vesentlig har skjedd i forhold til å justere kontraktene, fra hennes side.

■ Mesta og de øvrige entreprenørene utfører brøyting og annet vintervedlikehold etter kravene Statens vegvesen stiller og disse kravene har i all hovedsak ligger fast i mange år. Entreprenørene er

forpliktet til å levere i henhold til kravene ellers risikerer de bøter. Kontraktene er også slik utformet at det i de fleste kontraktene er det entreprenørene som har risikoen for store snømengder. I spørretimen 7. mars opplyste statsråden at Statens vegvesens funksjonskontrakter skal gjennomgås. Høyre har spurt om statsråden i den forbindelse vilt ta initiativ til at funksjonskontraktens krav til friksjon og maksimal snødybde skal skjerpes.

■ Høyre mener at trafikantene har god grunn til å stille større forventninger enn det dagens kontrakter krever. Man bør slippe å kjøre i opp til 15 cm snø på lavtrafikkerte veier og opptil 7 cm snø på høytrafikkerte veier. Vi mener kravene til vinterdriften bør skjerpes.

■ I tillegg til å skjerpe kontrakts-

kravene er det nødvendig å ta tak i vedlikeholdsetterslepet på veinettet for å bedre vinterdriften. Vi har i dag et offentlig veinett med et vedlikeholdsetterslep på over 40 mrd kroner. Det gir seg blant annet utslag i dype hjulspor, hvor det legger seg snø og sørpe og gjør det vanskelig oppfylle kravene som ligger i funksjonskontraktene. Å redusere etterslepet på veinettet er et viktig tiltak for å bedre framkommeligheten på vinterveiene.

■ De rødgrønne har lovet mye på vei. Tiden er kommet for å levere og vinterstandarden på veinettet må bli bedre. Høyre prioriterer bedre vinterdrift og har foreslått mer penger til vei enn de rødgrønne. Når vil de rødgrønne gjøre det samme?

Trond Helleland og Øyvind Halleraker  
St. rep. i transportkomiteen



(Arkivfoto: Trond Isaksen)

## Sikre fotgjengeroverganger ?

■ I en periode var det min oppgave å saksbehandle saker i forbindelse med fotgjengeroverganger og sørge for at oppmerking på veibanen blev utført.

■ I begynnelsen var jeg ganske ukritisk til plasseringene og utførte disse slavisk etter gjeldene håndbok. Etter hvert begynte jeg å konstatere at det på steder hvor det var kommet nye fotgjengerfelt blev ulykker og større problemer for både fotgjengere og kjørende en det hadde vært tidligere. Dette var jeg meget betenkt over og gav tilbakemelding til ledelsen ved Vegkontoret og Vegdirektoratet. Ingen av disse brydde seg om dette. Da jeg tidligere hadde drevet med forskning var jeg interessert i å finne ut av hva som var problemet. Jeg tilbrakte da ganske mange timer før og etter at en fotgjengerfelt var malt for å studere adferden til trafikantene. Jeg konstaterte da at før en fotgjengerovergang var bygd så fotgjengerne seg godt til begge sider før de gikk over veien. Etter at fotgjengerovergangen var malt gikk mange fotgjengere over veien uten

og se seg til noen av sidene og nestenulykkene økte umiddelbart. Flere fotgjengere gikk ukritisk ut i fotgjengerovergangen på et så sent tidspunkt at det var fysisk umulig for en bil å stoppe på en akseptabel måte. Østfold har nå oppdaget dette og har begynt en systematisk gjennomgang av malte fotgjengeroverganger og fjerner de som er mest trafikkarfarlige. Mange i Vestfold burde vært fjernet, men politier og vegmyndighet er ikke særlig interessert i dette. De er mest interessert i å få beslaglagt førerkortet og bøtelagt sjåfører som ofte i realiteten har kjørt korrekt. Det hender av og til at en person blir skadet, eller drept ved kryssing av en vei i en fotgjengerovergang. Hva skjer da? Familien til den som blir skadet/drept kommer aldri over dette og vil få psykiske problemer resten av livet. En tilfeldig sjåfører blir fengslet som drapsmann. Politiet får en stor stjerne i protokollen for å ha fanget og straffet en drapsmann. Ulykken koster samfunnet over 25 millioner kroner, etter Trygg trafikk's beregninger. For denne summen kunne det bygges

mellom 10 og 20 nye trafikksikre fotgjengerunderganger. Hva er konklusjonen på dette? Sjåføren blir straffet, familien får store problemer, mens godkjenningsmyndighetene som ikke har gjort jobben sin, det vil si planlagt, kvalitetssikret med videre etter 0-visjonen slik Stortinget har vedtatt går fri. Er dette riktig? Vil vi fortsette å bruke de gamle løsningene med en serie ulykker, eller er det på tide med trafikksikre kryssinger over eller under vei? Reis for eksempel til Borlänge og studer hvordan de har gjort det der. Ulykker i fotgjengeroverganger forekommer ikke. Når jeg selv skal krysse en vei bruker jeg like mye tid til å se meg til begge sider før jeg går over veien uansett om det er oppmerket fotgjengerovergang eller ikke. Hva dette kommer av? Mine tidligere observasjoner og erfaringer ved planlegging av kryssingspunkter samt at jeg har tilbrakt 40 år på kjørebane med stikningsarbeider, oppnåing, vert bruansvarlig med videre.

Audum Nordbotten

## Trafikksituasjonen på E18 i Agderfylkene

■ Norges Lastebileier Forbund (NLF) er meget misfornøyd med den måten snøfallet i slutten av februar langs E18 fra Grimstad til Kristiansand ble håndtert på av ansvarlige myndigheter. Vi har henvendt oss til Statens vegvesen og bedt om at det tas kontakt med øvrige offentlige myndigheter, slik at det kan gis en koordinert tilbakemelding til NLF på følgende:

■ Vår erfaring er at vegvedlikeholdet var for dårlig i perioden 20.-25. februar i år. Vi ønsker tilbakemelding på hva som vil bli gjort for å bedre vedlikeholdet dersom tilsvarende situasjon oppstår igjen på denne strekningen.

■ På bakgrunn av erfaringene fra vinteren 2006, ble det etter det vi får opplyst av Statens vegvesen Aust-Agder, laget en rapport om erfaringene etaten hadde med sine vedlikeholds kontraktavere. Vi ble våren 2006 forespeilet å få innsyn i denne rapporten, men fikk i august beskjed om at den var unntatt offentlighet. Vi krever nå innsyn i den evalueringen som ble gjort, samt tilsvarende evaluering som bør gjøres etter denne vinteren.

■ Vi stiller spørsmål ved omorganiseringen av trafikken da E18 var helt stengt på grunn av værforhold og trafikksituasjonen. Vår erfaring er at det virket som det ikke var tilstrekkelig beredskap og/eller kompetanse til å håndtere den oppståtte trafikksituasjonen. Etter vår mening ville det vært fullt mulig å avvikle trafikk i ett kjærefelt med kolonnekjøring, parallelt med bilberging og opprydding. Vi ønsker kommentar fra ansvarlig myndighet på om dette ble vurdert og eventuelt hvorfor det ikke lot seg gjennomføre. Vi etterlyser en forbedret beredskapsplan for lignende situasjoner i fremtiden. Vi forventer en grundig gjennomgang og evaluering av dette, der blant annet vår kompetanse og erfaring også blir trukket inn.

■ Kontroll av tunge kjøretøy og vinterutrustning på dekk/kjetting er særlig viktig under de værforhold vi hadde i februar. Dessverre er det faktum at flere tunge kjøretøy havnet i grøfta. Etter vår mening skyldtes det i noen tilfeller dårlig dekkutrustning og manglende kjettinger spesielt på utenlandske to-akslede trekkvogner. I andre tilfeller skyldtes det dårlig vegvedlikehold. Det er i mange tilfeller riktig å gi kjettingpåbud samt kjøreforbud når ikke kjettinger er medbrakt. Det er forhold vi ikke stiller spørsmål ved.

■ I vinterhalvåret mener vi kontrollressurser må intensiveres på grensetrafikk. Vi har erfart at kontroll av dekk og kjetting har vært alt for tilfeldig og at det i flere tilfeller er gitt kjøreforbud og kjettingpåbud på kjøretøy som har hatt fullgod vinterutrustning. Vi stiller derfor spørsmål ved kompetansen hos kontrollmyndighet når det gjelder dekk- og kjettingbruk. Vi stiller også spørsmål ved at uerfarne tjenestemenn både hos Politi og Statens vegvesen, er satt til å kontrollere forhold som krever lang erfaring og kompetanse. Det skaper unødvendig frustrasjon for våre sjåfører, som i mange tilfeller har kompetanse som langt overstiger kontrollørens kompetanse. Vi vil følge opp disse forhold i egne henvendelser til Statens vegvesen og komme med innspill til en forbedret kontrollinstruks for dekkutrustning på vinterføre. Vi vil også ta initiativ til felles samlinger med SVV, NAF og dekkbransjen der vi sammen kan avklare eventuell faglig uenighet på dette området.

Mvh Norges Lastebileier-Forbund.  
Benn Olaf Tvedt,  
fylkesleder Aust-Agder.  
Kjell N. Nilsen,  
fylkesleder Vest-Agder



## REPORTASJE

# Skal bygge veg i Chile

**Norge skal bistå Chile med å planlegge og bygge sju mil med ny veg. Det kan bety at norske eksperter kan få luft under vingene.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Chile er i likhet med Norge smalt, langt og griskrendt med fjorder og fjell. For sju år siden besøkte en chilensk delegasjon fra privat og offentlig sektor Norge for å se hvordan vi løste transportproblemer i kyststrøk. Det var starten på et samarbeid mellom vegvesenet i de to landene.

En samarbeidsavtale som ble underskrevet i 2000 inneholdt også muligheter til samarbeid mellom privat sektor i Chile og Norge innen veg- og ferjetransport. Denne uken underskrev vegdirektør Sjøfteland en samarbeidsavtale med sin kollega i Chile: Norske eksperter skal kunne være med å planlegge og bygge en sju mil lang veg som skal gå i "vestlandsterreng" i den sørlige del av Chile.

## "The missing link"

Sør for hovedvegen fra Peru og ned til det viktigste området i Chile for fiskeoppdrett ligger det som omtales som "the missing link": En 70 km lang vegløs strekning, før det igjen er ca 1000 km med veg videre sørover. Folk er avhengige av å bruke ferjer, og chilenerne vil nå bygge en ny veg og ønsker råd og hjelp fra Norge.

- Chilenerne skal selvsagt styre

prosjektet selv, men vi skal bidra med vår erfaring og kunnskap i den grad dette er interessant. Vegen skal gå gjennom et slags verneområde, og det er aktuelt med både ferjer, bruer og tunneler. Det kan være behov for alt fra miljø- og plankompetanse til erfaring innen tunneldriving. Ekspertisen kan komme både fra etaten, universitetsmiljø og private konsulenter/entreprenører, sier Arild Eggen i Statens vegvesen som skal koordinere Norges innsats.

- Filosofien bak den generelle samarbeidsavtalen er at det er lettere å stole på offentlige instanser, samtidig som vi kan være døråpner for private firma.

## Allsidig

Norge har også ting å lære av Chile: De er blant annet langt framme på bruk av konsesjoner – noe tilsvarende våre OPS- prosjekter, og de har nyttige erfaringer fra forurensningstiltak i Santiago, sier Eggen.

Statens vegvesen har tidligere hatt eksperter i Chile som har holdt foredrag på universitetet om trebruer og billige asfaltdekker (Otta-dekke) - som nå er tatt i bruk i flere regioner. Etaten og konsulenter har også hjulpet chilenerne med alternative løsninger til et hengebruprojekt til fem milliarder etter ønske fra Minister og Public Works, noe de mente ga dem viktige innspill i den videre prosessen. Hospitering, foredrag og seminar gjennom vegvesenet eller universitetet inngår også i avtalen mellom de to veg- og transportetater.

- Her kan det bli mye givende å delta i, spesielt hvis en også kan spansk, avslutter en engasjert Arild Eggen.



**Samarbeid med Chile:** Norge skal hjelpe Chile med å planlegge en sju mil lang veg i ulent terreng. (Foto: Arild Eggen)

# Skryt fra sjefen

**Det mangler ikke på rosende ord når regionvegsjef Elisabeth Schjølberg kommenterer innsatsen til Vegvesenets trafikant- og kjøretøyseksjon i Nord-Trøndelag.**

Knut Opeide

STEINKJER: "Deilig", "gratulerer" og "jeg er imponert over hva dere får til", er uttrykk som regionvegsjefen bruker i omtalen av de resultatene som denne seksjonen leverer og har levert de siste årene.

## - Spre begeistring

Etter 2003 er seksjonen nedbemannet med nesten ti årsverk til dagens 35. Likevel har de klart å opprettholde sin produksjon av tjenester til fastsatt tid. På et allmøte for samtlige

ansatte ved seksjonen nylig forsterket regionvegsjefen rosen av sine undersåtter.

- I en vanskelig tid har dere klart å opprettholde både arbeidslyst og pågangsmot. Jeg håper dere kan bidra til å bringe begeistring og positiv innstilling ut i resten av organisasjonen, sa Schjølberg.

Regionvegsjefens ros av de tilsatte falt selvfølgelig i god jord hos de tilsatte, og som en av dem sa: - Det er godt å høre så tydelig at vi blir satt pris på, og at ledelsen legger merke til vår innsats.

## Ingen mirakler

Lederen for trafikant- og kjøretøyseksjonen, Torodd Østerås, sier at det ikke ligger noen mirakelkur bak gode resultater. Han gir gode medarbeidere æren for det som har skjedd.

- Vi har en stab av trofaste og flinke medarbeidere som tar de fleste utfordringer på strak arm, framfor å bruke krefter på bekymring og "kos med misnøye", sier han.

Han peker samtidig på at signalene om trangere tider ble oppfattet tidlig i Nord-Trøndelag og formidlet til de tilsatte på en tydelig måte. Dette tror Østerås har bidratt til en nedbemanningprosess uten store konflikter, og der de som er igjen har kommet seg videre i sitt arbeid

med mye begeistring i behold.

## Tidlig grep

Før resten av etaten startet med omstilling, nedbemanning og endring i stasjonsstruktur i særlig grad, ble Levanger trafikkstasjon nedlagt i 2002 og tilbudet på Kol-

vereid noe senere. Dette ble gjort etter en grundig vurdering av hva som ville være mulig å drifte i framtida, og det bidro til å samle ressurser på færre steder og til effektivisering av driften.

- Det scorer vi på nå, sier Østerås.



**Ros fra sjefen:** - Dere har en begeistring som jeg håper smitter over på resten av etaten, sa regionvegsjef Elisabeth Schjølberg her fotografert sammen med hele tk-seksjonen i Nord-Trøndelag. (Foto: Sara Edin)



# TEMPEN PÅ TAMPEN

**NAVN:** Marita Vadset ■ **ALDER:** 24 ■ **STILLING:** Byggeleder ■ **BOSTED:** Ålesund ■ **SIVILSTATUS:** Singel ■ **AKTUELL SOM:** Ung i Statens vegvesen

## Grusvegprinsessen

**- De kaller meg grusvegprinsessen, ler 24-åringen Marita Vadset. Som byggeleder i Statens vegvesen har hun i år ansvar for 19 millioner kroner til bruk på gruslagte fylkesveger.**

### Knut Opeide

ÅLESUND: - Den store skrekken for meg som ung og uerfaren er å ikke holde budsjettet. Derfor prøver jeg å legge inn litt slingringsmonn. Så kan jeg heller bestille noen ekstra tiltak underveis når jeg ser at kostnadene er under kontroll. Du vet, jeg har ikke erfaring nok til å forutse alt som kan dukke opp, sier Marita.

Etter atten måneder som vikar, fikk hun lillejuleaften fast stilling ved byggherreseksjonen i Sunnmøre distrikt.

### Sjef med respekt

Som selvstendig byggeleder for den såkalte grusvegpakken, har Marita et stort ansvar. Og så er hun "sjefen" med pengesekken overfor entreprenøren og alle maskinførerne.

- Du lurer på hvordan ei ung og uerfaren jente kan takle det? Min erfaring er at de slett ikke ser ned på meg fordi jeg er ny. Tvert imot er de flinke til å forklare, samtidig som de viser respekt for min rolle. Jeg har ikke opplevd konflikter så langt, sier Marita.

Kanskje kommer det godt med at hun driver med hunder på fritiden, og at hun er vant til å holde kustus på store dyr.

### Hemmelig moro

Samtidig som hun i disse dager regner på harde livet for å bestemme hva hun har råd til å lyse ut på anbud, venter hun spent på om hun kommer inn på etatens UNGprogram som starter til høsten. Søknadsfristen gikk ut 26. mars. Hun legger ikke skjul på at hun liker at Vegvesenet nå satser offensivt overfor de unge.

- Det er bare så synd at mange norske ungdommer ikke vet om alt det spennende som skjer i Statens vegvesen. De tror vi er Mesta. Mine venner gjør store øyne når jeg forteller om hva vi holder på med. De har rett og slett ikke peiling på hvor artig og variert det er. Da er det ikke lett å bedre rekrutteringen, sier hun alvorlig, og retter utfordringen om å ta tak i dette til Vegvesenets ledere.

Selv ble hun penset inn på vegfagene ved en tilfeldighet. Hun har 3-årig utdanning som byggingeniør fra Høyskolen i Ålesund.

### - Hjelper gamlingene

- Vi hadde en del valgfag som var rettet mot veg, og gradvis ble tanken modnet om å kunne jobbe i Vegvesenet. Viktig var det også at den avsluttende hovedoppgaven skjedde

i samarbeid med Statens vegvesen, minnes hun.

Etter endt eksamen, sommeren 2005, fikk hun et vikariat i Vegvesenet, og allerede etter fire måneder ble hun kastet inn i en nokså selvstendig jobb som assisterende byggeleder.

- Du kan si det ble en bratt læringskurve. Jeg har fått tillitt og lært utrolig mye. Men heldigvis har jeg erfarne kolleger jeg kan spørre, sier Marita. Hun beskriver et forhold mellom unge og eldre medarbeiderne som må være nær det ideelle:

- Mange her har en enorm erfaring. De kan jeg spørre om alt mulig. Men til gjengjeld må jeg hjelpe "gamlingene" med deres dataproblemer, flirer hun.

### Det kjekkeste

- Det aller kjekkeste med denne jobben er å komme ut å se at det jeg har sittet inne på kontoret og planlagt blir satt ut i livet. Det er stilig, sier hun og røper at hun er litt stolt når hun kjører forbi "sine" prosjekter sammen med vennene sine.

- Jeg husker det aller første prosjektet jeg var med på å planlegge. Det var en liten gangveg og en forbi-kjøringslomme ikke langt herfra. Da syntes jeg det så fælt ut mens grave-maskinene holdt på, men det ble veldig pent til slutt. Og hver gang jeg kjører forbi, så tenker jeg på at dette faktisk er mitt verk, smiler hun.

### FIRE KJAPPE

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

- Overdreven tro på egne ferdigheter, foreldet bilpark og slitent vegnett er viktige stikkord.

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

- Vi må følge godt med på den teknologiske utviklingen, men samtidig passe oss så vi ikke mister den menneskelige kontakten.

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

- Jeg ville bestemt at Vegvesenet må bli flinkere til å fortelle ungdom om alt det interessante som foregår i vår etat.

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

- Den dagen ville jeg brukt hvert minutt til å øke forståelsen for at noe må gjøres for å stoppe forfallet innen vedlikeholdet av vegnettet.

### "Sjef" med stor pengesekk:

24 år gamle Marita Vadset representerer framtidens Vegvesen. Foto: Knut Opeide)





## LØSGRUS

## HVA SKJER?

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

**12. APRIL/TORREVIEJA-SPANIA** ■  
65+ kurs

**17. APRIL/OSLO** ■  
Norsk Forening for Fjellsprengeteknikks temadag: Ras i tunneler og tunnelsikring.

**23-29. APRIL/GLOBALT** ■  
FNs trafikksikkerhetsuke

**23. APRIL/HELE LANDET** ■  
Oppstart på Vegvesenets sykkelkampanje – Bruk hjelm

**25. APRIL/HELE LANDET** ■  
Støyfri dag/Stillhetens dag

**26. APRIL/HELE LANDET** ■  
Ren vei/ "Hold vegkanten Ren"

**7-8. MAI/STOCKHOLM** ■  
Nordisk trafikksignal konferanse

**10-12. MAI/LILLESTRØM** ■  
Transport 2007

**16-18. MAI/OSLO** ■  
CIECA: Internasjonal konferanse om føreropplæring

**22-23. MAI/STAVERN** ■  
STRAKS-konferanse

**19.-20. OKTOBER/OSLO**  
ATL arrangerer TrafikkLærer-Dagen

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

## I BAKSPEILET

## Manhattan (ba)rock

Før utvidelsen av E18 motorvegbrua i Drammen fra to til fire felt startet for tre år siden, ble det holdt en stor arkitektkonkurranse om utformingen av den nye, "doble" brua. Fem store, norske arkitektkontorer leverte inn forslag. Firmaet Arkitektskap fra Oslo gikk av med seieren med sitt forslag kalt Manhattan Transfer.

Vinnerutkastet var en toppmoderne brukonstruksjon i betong og aluminium, en fremtidsrettet utforming som spilte hen på verdensmetropolen New York og Manhattan skyline. En bru for det 21. århundre, trodde vi, da vi bivånet de flotte tegningene utstilt i Drammen for noen få år siden. Men nei da, der tok vi skammelig feil. For nå er brua snart ferdig og en herverende lokalavis har nylig spandert en to siders kunst- og arkitekturmeldelse av brua. Tror vi. Ja, den er blitt eksteriørbedømt av en meget anerkjent kunstkritiker og museumsdirektør som finner mye 1600- og 1700-talls arkitektur i brua(?!?!)

Den nye brua i betong er kledd inn med en skinnende aluminiumskåpe, som i mine øyne minner mer om romfart og luftfart enn Ludvig den 14.s pompøse ekstravaganse. Arkitekten bak vinnerutkastet vil ikke kommentere merkelappen brua har fått som typisk barokk, men han lo godt i telefonen da han fikk høre om bedømmelsen. Nå var ikke anmeldelsen av brua enkel å lese. Enda verre var den å begripe. Men det virker som anmeldelsen både var velfundert og godt skrevet, selv om den lå litt i de øvre ozonlag.

I følge leksika var barokken en kulturepoke og stilretning mellom

1600 og 1750 kjennetegnet ved blant annet svulmende og kraftfulle komposisjoner både innen maler- og bygningskunsten. Solkongens overdådige slott Versailles utenfor Paris skal visstnok være et prakt eksempelpå barokkens arkitektur. Og dermed må vi vel kunne konkludere med at Drammen nå er blitt enda en attraksjon rikere med et 1,9 km langt verdensåttende underverk tvers gjennom byen.

kjellw

## STEDET



Gui ligger på Brunlanes i Larvik kommune. Opprinnelsen til stedsnavnet er de tre gårdene Gudem som ligger ved riksveg 302 mellom Larvik og Helgeroa. – Gui er lokal dialekt av gårdsnavnene Gudem, men vi som bor

her ute har kalt stedet og Gudemgårdene for Gui i alle år. Vi er derfor glad for at Statens vegvesen gir aksept for den lokale uttalen på stedsnavnet, forteller Ivar Sølyst i Brunlanes Historielag. (Foto: Kjell Wold)

## NORGE I DAG

E18 inn mot Oslo ved Nordstrand. Snøen er borte og nå venter omgivelsene på regn som kan vaske bort vegstøv etter vinteren. (Foto: Håkon Aurlien)



## LØST OG FAST

## En drittsak



Hva skal en stakkars saksbehandler i Statens vegvesen svare når han mottar brev fra en ilter trafikant som mener at Vegvesenet har forbrutt seg i forbindelse med skiltene som varsler om WC langs våre vegger?

Vegvesenets distriktskontor i Sør-Trøndelag har mottatt et slikt brev undertegnet av "en irritert kis". Klageren har funnet ut at "WC" betyr "water closet". Dermed hevder han at Vegvesenet fører folk bak lyset når enkelte av toalettene er av typen tørrklosett. Nå krever han at skiltene byttes ut straks og at Vegvesenet finner et mer riktig ord for å varsle landevegens trengende.

Nå venter vi spent på Vegvesenets offisielle svar.



## Godt eller dårlig føre?

Her er bilder fra gamle Elsfjordveg, like sør for Korgfjell-tunnelen i Nordland. Vegen brukes nå som privat driftsveg uten mulighet til å kjøre ut på E6, etter at det ble bygget ny veg i forbindelse med åpningen av Korgfjell-tunnelen for to år siden. Godt at det er skiltet.....så skiløpere vet hvor de er i verden. (Foto: May Brith Holand)

## UNORMALER

63

## Klarer du denne?

En liten quiz: Hva betyr denne skiltningen, som vi finner i selveste Storgata i Steinkjer? Ivrigt lesere av denne spalten vet at det øverste skiltet ikke er tillatt å plassere sammen med de andre skiltene på stolpen, men nå er det forbudet mot innkjøring vi er opptatt av. Er det lov å kjøre? (Svaret finner du opp ned helt nederst.)

– Ekspertene har nok ingen problemer med å forstå det finurlige budskapet, men vi tviler sterkt på at den jevne trafikant raskt oppfatter at det prangende forbudsskiltet er noe man nærmest kan se helt bort fra, sier Vegen og vi's unormale jury i sin kommentar til dette bildet. Juryen legger til at det neppe kan være i tråd med intensjonene i Vegvesenets skiltnormaler å utstyre byens hovedgate med skremmende forbudsskilt som etter inngående studier viser seg å bare gjelde i 8 av ukens 168 timer.



**Quiz:** Er det lov til å kjøre her, mon tro? (Foto: Knut Opeide)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

## Et historisk vedtak

Vegvesenets daværende administrasjonssjef i Aust-Agder, Kirsten Lindeberg, fatter for 20 år siden et enestående vedtak: Etter en velbegrunnet søknad fikk anleggsformann Bjørn Urfjell innvilget et ekstra tilskudd til lommepenger da han skulle på en stor tunnelkonferanse. I Vegen

og vi nr. 1 1987 leser vi at Urfjell i sin søknad mente at satsen på 25 kr. pr. døgn i "bruspenger" ikke var nok til å kunne "opptre som en av gutta i baren på hotellet om kvelden".

Adm.sjefen viste empati og foretok innsamling på vegkontoret slik at Urfjell kunne reise med 50 kroner i ekstra lommepenger, noe som etter Lindebergs erfaring ville rekke til to "lange, tynne" i baren.

er det fritt fram for alle. I morgen klokka 06. Resten av uka ligger med klokka 22 til søndag ligger med klokka 22 til søndag ligger med klokka 22 til søndag ligger med klokka 22 til søndag

Svar: Underskiltet med klokkeslett kan ha tre linjer: Svart skrift betyr hverdag, Rød skrift betyr lørdag og søndag. Svart skrift betyr lørdag og søndag. Rød skrift betyr søndag og hel-