



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKTRYGGLEIK:

Statens vegvesen ser på korleis ein kan møte problemet med farlege fjellskjæringar på ein enklare måte. **SIDE 4**

DRIFT OG VEDLIKEHOLD:

Fra 2005 til 2006 tredoblet Statens vegvesen trekk av entreprenørene for dårlig utført vedlikeholdsarbeid. **SIDE 15**

MILJØ:

Et avansert beredskapssystem for bedre å takle ekstreme værforhold er utviklet av Statens vegvesen Region midt. **SIDE 19**

Pass hodet

LEDER SIDE 2



Vil doble hjelmbruk

Økt og riktig bruk av sykkelhjelmer er budskapet i en kampanje som starter denne uka. **SIDE 5**

Mange matpakker

Nær 80 prosent av kjøringene på Flyplassvegen i Bergen skjer uten passasjer. **SIDE 6**



Kjører på kuldeport

Biler kjører på rødt lys og krasjer i høy fart i kuldeportene i tunnelene i Finnmark. **SIDE 10**

Nasjonalpunkt

Trollstigen, Gjendeosen og Vøringsfossen er tre nasjonalpunkt i turistvegprosjektet som skal tilrettelegges bedre. **SIDE 20**



Skogshogst: Nils Våle ryddar bort trea som stengjer utsikta til Hardangerfjorden frå turistvegen rv. 7. (Foto: Geir Brekke)

Ryddar fram utsikta

Fjernar skogen. No er utsikta mot fjord og fjell på plass att. Statens vegvesen ryddar skog for å skaffe ny utsikt langs turistvegstrekingar i fleire landsdelar denne våren. I samband med reiselivsprosjektet i Hardanger for ti år sidan blei det tynna og rydda skog langs rv. 7, men det tok ikkje mange åra før det heile grodde att. **SIDE 12-13**



Bygger ny veg på glassfylling

6500 kubikkmeter resirkulert glass blir brukt som fyllmateriale når E6 og E18-vegkrysset Vinterbro i Akershus nå utvides. Statens vegvesen har bidratt til utviklingen av det nye materialet. **SIDE 11**

Lett materiale: – Et godt produkt, sier formann Torgeir Kaasa (t.v.) og anleggsleder Kjetil Rong. (Foto: Håkon Aurlien)

DAGSORDEN

Pass hodet

LEDER

Helge Rong

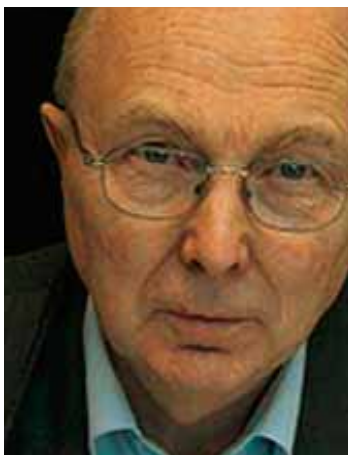
■ Sykling er sunt, året rundt, mener noen. Ja, sykling er både til glede og besvær for bilister. Gledelig fordi de som sykler er med å redusere køene. Besværlig for bilister som mener sykkelene ikke har noe i kjørebanelen å gjøre. Konflikten er velkjent og gammel, dessverre. Hadde alle brukt hodet og tatt hensyn til hverandre ville konflikten vært mye mindre.

■ Hodet er egentlig en ganske viktig del av kroppen, trolig den viktigste delen, for å være litt flåsete. Likevel er det mange som setter seg på sykkel og trækker i veg, uten å beskytte sitt hode på en enkel måte. Tellinger viser at under halvparten av syklistene bruker hjelm. Ikke uventet er det de yngste som er best på hjelmbruk, men det varer bare til 12-årsalderen. Da er det ikke tøft nok lenger og hjelmen legges igjen hjemme, eller henges på styret. Der gjør den liten nytte, naturlig nok.

■ Eksempelets makt har alltid vært stort. Foreldre på sykkel med sine små håpefulle har derfor et særlig ansvar for å vise veg. Det ser unektelig litt dumt ut når mor, far og de to håpefulle komme syklende, hvor bare familiens to yngste har hjelm. Da skal foreldrene heller ikke vente at avkommet i fremtiden vil være lojal til formaningene om å bruke hjelm. Transportsyklister uten hjelm, på full fart forbi en ungeflokk, er heller ikke med å fremme hjelmbruken på en god måte.

■ Nå starter en kampanje for å få flere til å bruke hjelm. Målet er å få minst 75 prosent av dem som sykler til beskytte sitt eget hode. Et beskjedent, men vanskelig mål. Egentlig er det rart at man skal måtte bruke midler på å fortelle folk av de, for en svært rimelig penge, kan beskytte seg selv på en enkel måte. Det er ikke sikkert hjelmen hjelper om man blir overkjørt, men tipper man på sykkel kan den være forskjellen på selve livet.

■ Noen av oss har beklagelig fått erfare hvor lite beskyttelse man har på sykkel. Heldigvis var hjelmen på plass, ellers hadde det gått riktig galt. Forskjellen på et liv som pleiepasient og fremdeles en yrkesaktiv kostet noen få hundrelapper. Ikke er den ubehagelig å ha på seg heller.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Olav Søfteland, vegdirektør

Min måte å ta ansvar i denne saka er å gjere alt eg kan for å avdekke det som gjekk galt.

Trygge tunnelar

Etter det spesielle raset i Hanekleivtunnelen 1. juledag i fjor vart det stilt mange spørsmål om det er trygt å kjøre i norske tunnelar. Tunneldebatten og spørsmåla om tryggleiken kom oppatt med forsterka styrke då vi i forrige veke la fram ny informasjon om situasjonen på E18 i Nordre Vestfold.

Umiddelbart etter Hanekleivraset tok eg spørsmålet om tryggleiken i tunnelane opp med regionvegsejefane. Vi skulle forsikre oss ekstra godt om at det ikkje er rasfare. 15. februar fekk vi ein god, lærerik og nyttig rapport frå den eksterne og uavhengige granskingsgruppa. Med dette utgangspunkt, sende vi same dagen brev til regionvegkontora om kontroll av tunnelane. Vi sette 31. mars som frist for arbeidet som i første omgang måtte gjerast. Det viste seg seinare at denne fristen var urealistisk, og det vart gitt utsetjing for nokre av inspeksjonane.

Rapporten av 15. februar sa bl.a. at årsaka til raset i Hanekleivtunneln var at behovet for sikring av berget var undervurdert. Det var derfor naturleg for oss i Vegvesenet å stille spørsmål om det berre var i Hanekleivtunnelen at sikringa var undervurdert på E18 i Nordre Vestfold. Vi har derfor undersøkt grundig alle sju tunnelane. Resultatet viste at det er behov for meir sikringsarbeid i alle tunnelane, men for det meste i vesentleg mindre omfang enn i Hanekleivtunnelen, Løkentunnelen og eit løp i Bolstadttunnelen. For dei andre tunnelane er ikkje behovet for ettersikring av ein slik art at det er nødvendig å stenge tunnelane bortsett frå når arbeidet skal gjennomførast. Informasjon om dette vart lagt fram onsdag 11. april. Planen er no at E18 i Nordre Vestfold skal opnast med minst eitt tunnelløp med tovegstrafikk i kvar tunnel seinast 6. juli i år.

Vi beklagar sterkt at sikringsarbeidet ikkje var godt nok då vegen vart opna

i 2001. At det ikkje er godt nok sikringsarbeid betyr ikkje at det er rasfare, men det kan utvikle seg til det.

For resten av dei knapt 1000 tunnelane med tilsaman knapt 900 km lengde som vi har på riks- og fylkesvegane, konsentrerer vi oss i første omgang av om lag 190 tunnelar med kvelv, dvs der bergoverflata i taket er tildekkja samtidig som det er eit ope rom bak kvelven. Vel halvparten er nyleg kontrollert, og vi reknar med å vere ferdig med knapt 70 prosent i løpet av april. Nokre få blir kontrollert i mai. For resten må vi bruke lenger tid. Dette er i det vesentlege tunnelar bygd i homogent fjell utan fare for store steinnedfall. Mindre nedfall blir stoppa av kvelven. Mange av desse kvelvane er bygde først og fremst for å fange opp vasslekkasjar, og det er under bygginga ikkje føresett at det skulle vere mogleg å kontrollere bergoverflata slik vi no ønskjer. Dei mange tunnelane som ikkje har kvelv, skal inspiserast rutinemessig som ein del av funksjonskontraktene eller etter andre avtalar. Kontrollane har til no ikkje avdekkja forhold som gjer ekstra sikring nødvendig.

Det er alltid ein viss fare å reise med bil. I denne samanhengen er rasfaren i tunnelane våre minimal. Men debatten etter Hanekleivraset har igjen vist at det er svært viktig at folk kan kjenne seg trygge i forhold som dei sjølv ikkje kan rå med. Eg kan derfor forsikre at Vegvesenet vil gi tunnelsikringa endå høgare prioritet i tida som kjem.

Eg var vegdirektør på slutten av 1990-talet då tunnelane i Nordre Vestfold blei bygde. Fleire har hevda at eg derfor må trekkje meg som vegdirektør. Min måte å ta ansvar i denne saka er å gjere alt eg kan for å avdekke det som gjekk galt, få sett tunnelane i stand igjen og sørge for at vi, dvs heile det norske tunnelmiljøet, lærer av det som gjekk galt. Alt dette er vi godt i gang med.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

Fagpressen

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

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

Mobil: 913 358 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

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

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

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

Redaksjonen avsluttet 17. april kl. 13.00. Neste utgave kommer 10. mai 2007

KRONIKK

TUNNELSKANDALEN: ■ Belastningen lempes over på syklister og fotgjengere.

- Sats på den smale sti

■ Nye E18 i nordre Vestfold var et kontroversielt prosjekt på 1990-tallet. Miljøbevegelsen ville heller prioritere utbygging av jernbanen gjennom fylket, men motorvegen ble bygd med fire felt. I ettertid kan vi konstatere at denne delen av E18 har gitt bedre forhold for både trafikanter og beboere i nordre Vestfold. Bilistene har fått en veg som er langt sikrere å bruke, fotgjengere og syklister har fått bedre trafikkforhold på den gamle E18, og de som bor langs den gamle traséen har fått et bedre nærmiljø. Sånn sett kan vi fastslå at mange av argumentene for den nye motorvegen har slått til.

■ Nå er det meste av den nye motorvegen stengt grunnet rasfarlige tunneler. Mange krever at vegdirektøren tar sin hatt og går (en diskusjon vi ikke vil delta i; vi er nemlig ikke sikre på at dette er den beste grunnen). Og med den største selvfølge er det meste av problemene lempet over på fotgjengere, syklister og beboere langs den gamle traséen og andre veger som må ta over trafikken fra den stengte motorvegen.

■ Vi som arbeider for at forholdene skal legges til rette for verdens mest miljø- og helsevennlige transportmiddel, sykkel, er ikke overrasket. Regelen er nemlig at sykkel alltid taper i prioriteringen av vegarealet (det fins unntak som bekrefter regelen).

» **Regelen er nemlig at sykkel alltid taper i prioriteringen av vegarealet**

■ Den nye E18-traséen var et framskritt også for sykkeltrafikken i nordre Vestfold. Den ga mulighet for å sykle fra Drammen til Holmestrand, Horten og Tønsberg på en veg som ikke var dominert av biltrafikk. Denne strekningen var før et betydelig problem for syklister, da det på deler av strekningen ikke var noe alternativ til å sykle i kjørebane. Det betydde i praksis at det ikke var noe tilbud til barn, familier og andre som ikke turte å sykle sammen med biler i høy hastighet. Det er ikke bare bilister som synes at Vestfold er et attraktivt fylke for rekreasjon og ferie; syklister legger også gjerne turen denne vegen.

■ Den nye E18-traséen ga bilistene en veg de kunne disponere, og syklister og fotgjengere fikk tilbake vegen som biltrafikken hadde tilranet seg gjennom fire tiår. Når bilenes nye veg må stenges; hvorfor er det da opplagt at de skal rappe vegen som syklister og fotgjengere bruker? Fra Sande og



Må prioriteres: Sykkeltrafikken må prioriteres, i mange tilfeller på bekostning av biltrafikken, mener Trond Berget. (Arkivfoto: Dagrun Husum)

TROND BERGET



■ **HVEM:** Trond Berget er generalsekretær i Syklistenes Landsforening. Han er utdannet arkitekt. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

Siljan kommer meldinger om betydelige problemer for syklister og fotgjengere; skolebarn må tilbys gratis skoleskys, og folk tør ikke ta seg ut på vegene de i noen år har kunnet bruke.

■ Ble syklistene spurt? Ble fotgjengerne spurt? Syklistenes Landsforening får mange vegplaner og reguleringsplaner på høring, men ikke en eneste henvendelse om det er OK at syklistenes viktigste veg gjennom nordre Vestfold ble voldtatt av biltrafikk. Dette er et overgrep. Når biltrafikken vegrer seg bryter sammen, betyr ikke det at

syklister og fotgjengere skal lide.

» **Når biltrafikken vegrer seg sammen, betyr ikke det at syklister og fotgjengere skal lide.**

■ Men som sagt, vi er ikke overrasket. Til tross for alle festtalene, er det bilen som vinner i konkurransen om penger og arealer. Befolkningen blir feitere, slappere og sjukere. Vi kjenner botemidlene. Helsefaglige eksperter foreskriver forebygging, mens helsepolitikere prioriterer forfall og påfølgende reparasjon.

■ Vegdirektør Olav Søfteland skal gå av om et snaut år. Før det skal han legge fram Nasjonal transportplan 2010-2019. I over et tiår har Søfteland representert en vegpolitikk i tråd med trendene: Økt biltrafikk. Vegdirektøren har ikke profilert seg på å prioritere sykkeltrafikk og andre miljø- og helsefremmende transportformer, og han risikerer et ettermæle som en byråkrat kât på økt biltrafikk. Det er ennå mulig å rette på dette, og sjansen er her nå. Men den må gripes.

■ Gjennom arbeidet med rulling av Nasjonal sykkelstrategi har Statens vegvesen vist at det er mulig å oppnå tilfredsstillende tilrettelegging for sykkeltrafikk innen 20 år. Det krever at sykkeltrafikken må prioriteres, i mange tilfelle på bekostning av biltrafikk. Virkemidlene er kjente: Mer penger til investeringer, drift og vedlikehold av sykkelvegnett; bedre sykkeløsninger i de største byenes bomvegpakker; økt bruk av 30 og 40 km/t i byer og tettsteder; sykkelfelt i gater på bekostning av kjøre- og parkeringsareal for biler; tryggere skoleveger; økte restriksjoner på biltrafikk; veg eller rushtidsprising; og parkeringsrestriksjoner for biler.

■ Det blir spennende å se om vegdirektøren er mann for å ta en slik utfordring. Om han fortsetter på de brede veger, eller om han velger de smale veger, sykkelvegene.

■ PS – en liten faktaopplysning: Kostnadene med å reparere tunnelene på E18 i nordre Vestfold tilsvarer omtrent det som de siste årene årlig er brukt av statlige midler på sykkelveger, som igjen tilsvarer omtrent det som syklistene betaler i moms ved kjøp av sykler.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Fredriksstad Blad

Holder ikke mål

Ap-gruppeleder Jon-Ivar Nygård mister ikke nattesøvnen av (påstander om) at trafikkmålingene som danner grunnlag for kostnadsanslagene for den nye Rv108-brua viser seg å ikke holde mål:

– Dette ser ut til å være en generell bemerkning til vegvesenets måte å foreta beregninger på. Gitt at det er riktig at analysene er for dårlige – så gjelder det også forutsetningene for øvrige veiprojekter i Norge, sier Nygaard til avisen.

Hallingdølen

Rotne tilstandar

Påskegjestene til Hallingdal kjem ikkje lenger med tog. Storparten kører bil, og kjem langs vegar som stykkevis er i ferd med å rotne opp, bokstavleg tala. Etter denne vinteren er tilstanden verre enn nokon gong, skriv avisa Hallingdølen i ein leiar.

NA

- Arroganse

– Vegvesenets utspill vitner om en stor dose arroganse, og det styrker ikke vår tro på at innbyggernes ønsker vil bli hensyntatt, skriver Namdalsavisa på lederplass. Bakgrunnen er planene om en kabelferjeløsning til øysamfunnet Jøa, som lokale politikere er sterkt imot. De ønsker bru.

– Statens vegvesen drives på en kynisk måte. For å stagne ferjeløsningen, må vi få Jøabrua inn i NTP, skriver avisa.

BA

Feilinformasjon

Vestlandstunneler blir ikke innsisert før til høsten. Arne Sortevik (Frp) væreren en ny skandale. Stortingsmannen fra Bergen mener at Statens vegvesen bløffer om tunnelsikkerheten på Vestlandet.

– Syv tunneler i Vestfold er stengt. Det er en gedigen skandale. Det er like skandaløst at Statens vegvesen feilinformerer om sikkerheten i vest, sier Arne Sortevik til Bergensavisen.

Brønnøysunds Avis

Starter opp igjen

Arbeidet med å utbedre veien i Aunlia på rv. 76 er endelig kommet i gang igjen etter en lang vinterpause. Ifølge utbygger Vidar Kristoffersen er det nødvendig med slike opphold vinterstid.

– Det nytter ikke drive med veiarbeid på våre breddegrader om vinteren, forteller Kristoffersen til Brønnøysunds Avis.

TRAFIKKSIKKERHET

Avklaring

Den felles ATK-konferansen mellom politiet og Statens vegvesen i Bergen sist uke startet med en innledning av Jan M. Guttormsen i Politidirektoratet, der han redegjorde for de faktiske forhold om billedkvaliteten fra ATK-boksene, etter negativ media-omtale før påske. Han mente avisomtalen var misvisende.

(Foto: Geir Brekke)



Nye metodar mot farlege skjeringar

Eit nytt FoU-prosjekt kjem med framlegg til metodar for å redusere skadeomfanget av utforkøyningar mot farlege fjellskjeringar.

Geir Brekke

BERGEN: Problemet med slik sikring er ikkje minst eit vestlandsfenomen, og Region vest har teke tak i utfordringa. FoU-prosjektet er utført i Bergen distrikt.

Kostnader

Problemet med til dels høge fjellskjeringar langs vegnettet er at det blir dyrt å gjennomføre fullgod sikring. FoU-prosjektet har difor teke sikte på å samle aktuelle løysingar som ikkje krev store investeringar.

Framfor alt må Statens vegvesen ta opp spørsmålet i reguleringsplan- og byggeplanprosessen. Dette kan ivaretaast ved å gjennomføre ei kvalitetssikring av planane i høve til trafikksikring. Dette kan ivaretaast gjennom stor nok reguleringsbreidde og tilstrekkeleg kjøp av grunn. Nye vegar må planleggjast med breie nok grøfter, slik at ein kan fylle opp jord mot fjellskjeringa. Utsprenging av meir fjell for å halde massebalanse er ein fordel for trafikksikringa av den nye vegen. Kortare fjellskjeringar enn kring 20 meter bør sprengast ned, går det fram av tilrådingane frå det nye FoU-prosjektet.

Jordfylling

Når det gjeld bygging av ny veg bør byggherren presisere krav til slett fjellside i skjeringa.

Men framfor alt peiker rapporten på at det langs eksisterande veg med fjellskjeringar bør bli auka merksemd kring faren ved utforkøyningar. Bygging av rekkverk langs fjellskjeringar er dels



Farleg fjell: Tor Høyland i Statens vegvesen ved ein farleg fjellknaus på ein veg der det seinare er gjort sikrings-tiltak etter trafikksikrings inspeksjon. (Arkivfoto: Geir Brekke)

nytta i dag etter trafikksikrings inspeksjonar. Men det er ein viss tvil om dette tiltaket, samstundes som det er ein etter måten dyr metode.

Terrengforming av arealet mellom veg og fjellskjering er eit alternativ som bør vurderast framfor rekkverk eller pigging av fjellet. Dette krev ikkje store investeringar og vil kunne hindre at køyretøyet treffer fjellskjeringa. Men denne metoden er vanskeleg å gjennom-

føre forbi lange fjellskjeringar på Vestlandet.

Når det skal utførast anna arbeid langs vegen bør ein sjå på om det samstundes kan gjerast pigging av farlege fjellknauser eller påfylling av jord mot skjeringa.

Svelvik-elipsen

Dei ulike metodane kan og skifte etter fartsnivået på den aktuelle strekninga. Med fartsgrense på 70 eller 80 km/t bør ein t.d. vurdere

oppfylling i sidearealet eller stål-skinneverk framfor betong-rekkverk eller pigging. Men bruk av rekkverk kan gjere det verre å halde vedlike grofta mellom rekkverk og fjellskjeringa.

På strekningar med 60 km/t eller lågare fartsgrense kan bruk av den såkalla Svelvik-elipsen vurderast. Dette er ein halvmeter høg betongkant som i dag blir nytta til å skilje køyrebane frå gang- og sykkelveg.

Feil på russebiler

18 av 20 russebiler fikk kjøreforbud etter en kontroll av Statens vegvesen ved Hønefoss sist uke. Først og fremst var det snakk om dårlige bremsar og manglende lys. I år har Vegvesenet lagt stor vekt på sikkerhet inne i bilen. Det dreier seg om at seter er skrudd skikkelig fast og at setebeltene virker, og at tunge gjenstander er festet.



Flere møteulykker

166 mennesker omkom og 379 ble hardt skadd i møteulykker på vegene på Østlandet fra 2002 til 2005. Trafikksjef Bjørn Skoglund i Statens vegvesen Region øst (bildet) er bekymret over økningen i møteulykker. En viktig forklaring er at tungbilandelen har økt på ulykkesveger som E6 fra Jessheim og oppover Gudbrandsdalen og på rv. 3 i Østerdalen.

(Arkivfoto: Jorun Sætre)

Hadde 50 tonn overlast

Et polsk transportfirma får et overlastkrav på 186 000 kroner etter å ha fraktet to 53 tonn tunge skipsmotorer ulovlig på E6 fra Svinnesund til Otta der de ble stanset av Statens vegvesen. Motorene skulle til Ålesund og transportøren jukset for bl.a. å slippe å kjøre sakte og sentrisk over bruer som ikke er bygget for så store laster.

Fire nye fotobokser

Rv. 301 Stavernveien i Larvik i Vestfold fikk i fjor installert fire nye fotobokser. Nå er boksene tatt i bruk etter en prøveperiode. Strekingen de er satt opp er den drøye en mil lange vegen mellom Stavern og Larvik. Boksene er satt opp to i hver kjøretretning.



Ute av startgropa

Fartsprogrammet er tilbake på dagsorden. Nå starter arbeidet for å få på plass nødvendige fullmakter.

Giselle Jensen

VADSØ: Møtet med Justisdepartementet sist måned brakte forslaget til alternativ straff for fartsbøller tilbake på banen etter fire års venting. Nå er det håp om at programmet snart kan komme fartssynderne til gode, slik det var ment. Men først venter en ny runde med omarbeiding og tilpassing av utkastet til

Opphavskvinnen: Rita Steen Rasvik med permen Trafikk og fart som var første utkast til Fartsprogrammet. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

kursmateriell.

Siden det foreligger forslag til program for lovbrøyterne både fra Rogaland og fra Finnmark venter en jobb med å sy sammen de to utspillene til ett felles program. Utkastet må dessuten tilpasses forutsetningene for å få nødvendige fullmakter, såkalt akkreditering, forklarer fartsprogrammets mor, Rita Steen Rasvik.

Det er Friomsorgen som søker akkreditering.

Programmet faller innenfor deres arbeidsområde og de har derfor overtatt ansvaret for gjennomføringen. Statens vegvesen er kun inne i arbeidet som konsulenter, forklarer Rasvik. Neste milepæl er et møte 11. mai der Friomsorgen i Rogaland og gruppen fra Finnmark legger grunnlaget for et felles produkt.



Beskytt hodet: Voksne bør gå forran som gode rollemodeller. (Foto: Henriette E. Busterud)

Bruk hjelm!

Økt bruk og riktig bruk av sykkelhjelmer er budskapet i en kampanje som starter denne uka. Målet er å gjøre det sikrere å sykle blant annet ved å doble hjelmbruken.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Målet med kampanjen er først og fremst å gjøre sykling så sikkert som mulig, og vi håper å doble antallet som bruker hjelmer, sier Cecilie Waterloo Lindheim, leder for kampanjenettverket i Sta-

tens vegvesen. I fjor ble det registrert ti drepte syklistere. Det anslås at mellom 5 og 6000 skades på sykkel hvert år.

Skal øke bruk

- Målet i handlingsplanen for trafikksikkerhet er at 75 prosent av syklister skal bruke hjelmer. Tallene viser at bare mellom 35 og 45 prosent bruker hjelmer i dag. Hovedårsaken til at de ikke bruker hjelmer er at de ikke har. 6 prosent synes det ser dumt ut og 10 prosent mener det er ubehagelig å ha på seg. Det er barna som er flinkest til å bruke hjelmer, men bruken dobber av ved 12-årsalderen. Kampanjen har hovedfokus på dem mellom 18 og 30 år. En annen viktig gruppe er foreldrene. Det er viktig at de går

foran som gode rollemodeller og ikke sykler uten hjelmer med poden bakpå, sier Lindheim.

Sårbar

For å få folk til å bruke hjelmer spiller kampanjen på hvor sårbar en er uten hjelmer og at liten hodeskade kan føre til at du mister noe av det mest verdifulle du har.

- En arm kan gipses, men hodet er verre å gjøre noe med hvis uhellet først er ute. Det kan skades for alltid. Derfor prøver vi å gjøre folk klar over hva de kan miste av ferdigheter, kunnskap og minner hvis man kommer i en ulykke. Ved å bruke hjelmer kan du sannsynligvis fortsatt huske ditt første kyss, kle på deg selv og lære ungene å stå på ski etter ei ulykke: Hjelmer tar av mye

for støtet i møtet med asfalten, understreker Lindheim. Hun poengterer også viktigheten av å bruke hjelmer selv på de korte turene.

Flere kanaler

Fra 23. april vil kampanjebildene ses i annonser både i aviser på nett, på vippetasser og roll-ups, i G-sport- og Intersportbutikker. Rundt om i landet vil Statens vegvesen ha ulike aktiviteter. De skal blant annet dele ut sikkerhetslåser til hjelmer og sykkelsetetrekk med informasjon om hjelmbruk. Bruk hjelmer-kampanjen blir også å se på ulike sykkelarrangementer og ritt. Kampanjens mål er for øvrig i tråd med handlingsplanen for trafikksikkerhet og den nasjonale sykkelstrategien.

FAKTA

Bruk sykkelhjelmer som

- er godkjent (mrk CE 1078)
- sitter godt uten mange justeringer av størrelsen
- ventilerer godt og føles behagelig
- har skarp farge eller refleks så du synes

Riktig bruk av sykkelhjelmer

- plasser hjelmen slik at både panne og bakhode dekkes
- fest alltid remmen - den er stram nok når du får en finger mellom remmen og haken
- kjøp ny hjelmer hvis den gamle har fått et kraftig støt eller slag - den kan ha fått usynlige skader og bør kastes

www.vegvesen.no/bruk_hjelm



Omkom: Føreren av dette vogntoget ble kastet ut og havnet under førerhuset da bilen veltet. (Foto: Ola Undheim)

Reddet av bilbelte

Statens Havarikommisjon anbefaler nå at Statens vegvesen og politiet prioriterer oppfølging av bilbeltebruken hos førere av tunge kjøretøyer.

Håkon Aurlien

MOSS: - Bruk av bilbelte er høyst trolig årsaken til at føreren fra Høiland AS kom uskadd fra ulykken, og manglende bruk av bilbelte førte til at føreren fra EHT AS omkom. Dette

skriver Statens Havarikommisjon for Transport etter å ha gransket to lastebilulykker som skjedde med to minutter mellomrom ved Egersund i september 2005.

Kompetansesvikt

De to bilene var engasjert i samme transportoppdrag, frakt av 500 tonn betongelementer, og veltet fordi sidekreftene ble for store fra de 10 tonn tunge og fire meter høye elementene.

Statens havarikomisjon for Transport retter kritikk mot trans-

portøren for ikke å ha hatt tilstrekkelig kompetanse til å vurdere sikkerheten ved transporten. SHT har også avdekket gap mellom den kompetansen som kreves for å få førerkort og den kompetansen som kreves av en fører for å gjennomføre en slik frakt på en sikker måte.

SHT har gitt hele ni såkalte sikkerhetstilrådingene der Statens vegvesen, delvis i samarbeid med Politi, Arbeidstilsynet eller transportbransjen, anbefales å skjerpe de formelle krav til denne typen transportvirksomhet.

AKTUELT

Bomring

■ ■ Det kan bli bomring rundt Fredrikstad fra 2013. Sist uke fikk politikerne fremlagt forslaget om finansiering av en hovedvegopprustning verdt 2,7 milliarder kroner. Ifølge forslaget er en bomring nødvendig for å avvike trafikkaos og det foreslås at en sats på 20 kroner for personbiler og 40 for lastebiler men vanlige rabattordninger.

Ekstrarunde

■ ■ Statens vegvesen måtte gå ein ekstra runde med Rogaland fylkeskommune for å få finansiert fylkesvegprosjektet Skrevegen på Haugaland. Dei to tilboda låg 30 prosent over forventa kostnadsoverslag. Med ein kontraktsum på 31,6 mill. kr. er no Mesta i gang med oppdraget. Vassbakk & Stol var einaste konkurrent. Vegen blir ferdig i 2008.

Frykter stengt tunnel

■ ■ Varaordføreren i Nordkapp kommune frykter stengt tunnel etter at Porsanger brannvesen har truet med å stenge Skarvbergtunnelen pga. manglende brannsikkerhet. Nå maner han til felles front for å få utbedret tunnelen eller bygget ny. - Det handler ikke bare om lokalbefolkningen, men at 200 000 turister hvert år besøker Magerøya, sier han.

Gjennomslag

■ ■ Det var gjennomslag i drivinga av den 1 900 m lange Tuftåstunnelen på det nye E16-anlegget i Lærdal 18.april. Det er MIKA AS som har tunnelentreprisen, som er eit av elementa på den nye parsellen mellom Voldum og Borlaug. Strekinga omfattar også to nye bruer over Lærdalselvi. Arbeidet starta tidleg i fjor, og skal stå ferdig våren 2008.

**78 prosent matpakkekjøring**

Hele 78 prosent av bilene som denne vinteren benyttet rv. 580 Flyplassvegen i Bergen kjørte uten passasjerer.

Geir Brekke

BERGEN: Dette viser en registrering som er gjort på oppdrag for Statens vegvesen. Det er i dag store femkommelighetsproblemer morgenen og ettermiddag på strekningen mellom Bergen lufthavn og søndre innfartsåre til byen. Statens vegvesen foreslår nå å prøve ut sambruksfelt i de to kollektivfeltene på den 3,4 kilometer lange strekningen av Flyplassvegen mellom Birkelandskiftet og Rådal.

Til arbeid

Det er altså matpakkekjørerene som er den dominerende trafikantgruppen på strekningen. Dette er folk som reiser til og fra arbeid til de mange storbedriftene i Kokstad og Sandsli, samt flyplassområdet – i tillegg til flypassasjerer som benytter bil. Bare 15 prosent av trafikken har en eller flere passasjerer i bilen, mens syv prosent er kollektivtransport. Det betyr at de to kollektivfeltene har lav kapasitetsutnyttelse i dag.

Forslaget fra Statens vegvesen går ut på at man prøver sambruksfeltene i første omgang i et halvt år. Kravet for å bruke sambruksfeltet er at det er minst to passasjerer i bilen. Et slikt forslag blir i disse dager sendt ut på høring i Bergen. Det er Bergen kommune som har bedt Statens vegvesen utrede spørsmålet.



Kjøproblemer: De ytre feltene på Flyplassvegen er i dag rene kollektivfelt. (Foto: Geir Brekke)

VW-importøren må forklare seg

Statens vegvesen har bedt importøren om en forklaring på at flere tusen VW Touran "personvarebiler" ikke holder mål. I en annen sak blir 189 "personlastebiler" nedregistrert.

Håkon Aurlien

MOSS: - Varebilreglene er veldig klare og det kan ikke være noen tvil om at reglene skal følges, sier Heidi Øwre i Vegdirektoratets kjøretøysseksjon.

- Vi har nå bedt importøren om en forklaring, og vil ta stilling til sakens videre forløp når vi har fått en tilbakemelding, sier hun.

Statens vegvesen eier to av de ca. 6 400 Touran varebilene i Norge. En blir nå bygget tilbake til ordinær personbil (se Vegen og vi nr 2 i år). Den andre blir foreløpig værende som den er.

- Vi kjøpte en varebil av en seriøs forhandler. Vi har vært i samme diskusjon som våre kolleger i Østfold, men har kommet til at vi vil avvente en sentral avklaring i saken, sier seksjonsleder Torodd Østerås i Nord-Trøndelag distrikt.

Engangsvavgift

Det er stor interesse for de såkalte "personvarebilene". Engangsvavgiften reduseres nemlig med om lag 100.000 kroner dersom en ny bil i Touran-klassen registreres som toseters varebil og ikke som ordinær personbil.

Et av flere krav til en varebil er at den skal kunne romme en kasse som er 140 x 90 cm i bunn og 105 cm høy. VW-importøren fikk for fem år siden typegodkjent som varebil basert på en ordinær femseters personbil. Etter at et par hundre biler var bygget om ved importanlegget i Oslo, gjorde fabrikkene i Tyskland endringer slik at det ikke lenger var plass til kassen inne i bilen. Likevel fortsatte salget. I 2005 ble de feilbygde bilene kalt inn til korrigerende, men kassen får fortsatt ikke plass.

Også lastebiler

I en parallell sak blir 189 amerikanske "personlastebiler" nå nedregistrert fra 7,5 til 4,5 tonns totalvekt.

Bilene er opprinnelig store ame-



Passer ikke: Varebilkassen passet ikke i VW Touran, som var registrert som varebil. Dermed måtte den omklassifiseres til ordinær personbil. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

rikanske personbiler, som ble bygget om av to kanadiske firmaer og importert og enkeltregistrert som avgiftsfrie lastebiler ved Tønsberg trafikkstasjon i 2004 og 2005. Kanadierne er sertifisert som bilprodusenter, og garanterte totalvekten på 7,5 tonn etter å ha skiftet ut noen komponenter.

Statens vegvesen har i ettertid konstatert at det er fare for at bilene kan bryte sammen om de lastes til 7,5 tonn, og registrerer nå bilene ned til "opprinnelig" totalvekt.

Dagens eiere blir holdt skadefrie idet avgiftsmellomlegget må dekkes av importøren. Denne er i mellomtiden konkurs og dermed kan det være lite å hente for Tollvesenet.

Holdt ikke minstemål

Statens vegvesen vil nå bygge om en VW Touran varebil som ikke holder minstemålene til varebiler. Saken kan få konsekvenser for flere tusen tilsvarende biler.

Håkon Aurlien

FREDRIKSTAD: - Vi bygger nå vår egen bil tilbake til det den var, en ordinær personbil, og betaler avgiftsmellomlegget. Men vi mener denne saken må få en videreføring i samspill mellom Vegdirektoratet og importøren, sier seksjonsleder Egil Nordengen i Region øst.

Bilen ble kjøpt inn for to år siden, som ulykkesanalysebil i Østfold. Snart kom det etatsens folk for

øre at bilen ikke tilfredstilte minstemålene for varebiler. Det gikk rett og slett ikke an å få inn en "tenkt rettviskasset" kasse som er 140cm lang, 90cm bred og 105cm høy.

- Vi ønsker ikke å være vanskelige, men vi har klar beskjed om at regelverket skal praktiseres konsekvent og likt for alle. Vi har måttet si nei til en bil som manglet noen millimeter under taket. Da kan vi ikke selv bruke en bil som mangler flere centimeter, sier Egil Nordengen.

Importøren fikk i fjor anledning til å korrigere omlag 2500 biler som ikke var etter typegodkjenningen, men det hjalp ikke. En grundig dokumentert kontroll for jul viste at det fortsatt manglet noen centimeter i høyden.



For stort: Den såkalte "statskassa" som fastsetter minstemålene i godsrommet i en varebil, får ikke plass i en VW Touran varebil tilhørende Statens vegvesen. - En slik bil kan vi ikke ha, sier seksjonsleder Egil Nordengen i Østfold. (Foto: Håkon Aurlien)

Konsekvenser: Vegvesenet i Østfold bygger om sin varebil fordi den ikke holder varebilmålene. (Faksimile fra nr 2 i år).



Meir kø i vente: Nytt Sotrasamband kan ramle ut av Bergenspakke 2 dersom ambisjonsnivået blir senka. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Høge ambisjonar

Den nye bompakka for Bergen og omland gir berre full uttelling med eit høgt ambisjonsnivå. Med lågare nivå kan nytt Sotrasamband og E39 Nyborgtunnelen falle ut.

Geir Brekke

BERGEN: Det nye grepet med pakka er samordning av alle aktu-

elle transportinvesteringar i Bergen og grannekommunane. Alternativet er ei vidareføring av Bergensprogrammet og separate bomprosjekt for nabokommunane sine samband med Bergen kommune.

Sjølv om ein del prosjekt i Bergensprogrammet ikkje er planlagt med statsmidlar, vil det uansett kunne bli konkurranse mellom prosjekta utan samordning i pakka.

Mindre bane

Med alle aktuelle veg- og kollektivprosjekta inne i pakka vil ein kunne finansiere utbygging til 37

milliardar kroner i perioden 2010 til 2030. Blir det middels ambisjonsnivå er summen 28 milliardar.

Då kan Sotra og Øygarden truleg gløyme nytt vegsamband med resten av verda, og må slite med dagens riksveg 555 over Sotrabrua til kring 2030, dersom ikkje Vegdirektoratet er av ei anna meinig.

Det som er heilt klårt er at kommunane Fjell, Sund og Øygarden ikkje kan godta at nytt Sotrasamband skal vente i 20 år. Dei ønskjer ei snarlegare realisering av prosjektet enn det som ligg i framlegget til transportanalyse for Ber-

gensområdet.

Ny tunnel på E39 mellom Nyborg og Nordhordlandsbrua kan og falle ut med moderat takt på investeringane i transportanalyser.

Med lågt ambisjonsnivå vil summen bli på 22 milliardar kroner. Då blir det ei utsetting av bybana fram til flyplassen og likeins skinnegående kollektivløsning til Fyllingsdalen og Loddefjord. Også avlastings-tunnelen på E39 forbi Danmarks plass i Bergen kan bli sett ut i tid dersom politikerane vil leggje seg på det lågaste nivået i pakka.

Os-Bergen

Men føresetnaden for alle tre nivåa er ei samordning av investeringane innanfor Bergensprogrammet og dei behova grannekommunane i sør, vest og nord har for betre samband. Skal vegtiltaka i grannekommunane gjennomførast utan samordning i Bergenspakke 2, vil desse vere avhengig av separate planar og vedtak som eigne bomprosjekt i Stortinget. Nærast gjennomføring i så måte er ny E39 mellom Os og Bergen, som i beste fall kan starte i 2009, dersom bompengesøkningen blir godkjent i Stortinget innan den tid.

Penger til tilgjengelighet

For andre år på rad har Statens vegvesen fordelt 50 millioner fra en tilskuddsordning som skal bidra til at buss og bane blir tilgjengelig for alle.

Henriette Erken Busterud

OSLO: I alt kom det inn 94 søknader fra kommuner og fylkeskommuner, og 41 fikk innfridd sine ønsker. Disse vil gjøre alt fra å oppgradere bussholdeplasser til å lage ledelinjer så alle funksjonshem-

mede kan reise kollektivt.

Oslo kommune var blant dem som fikk mest midler – nesten 15 millioner gikk til tiltak i hovedstaden.

- Oslo sporveier har fått ni millioner kroner til å oppgradere 17 trikkeholdeplasser, 1,5 million til å oppgradere adkomst til en trikkeholdeplass samt en halv million til å lage display med holdeplassinfo. De andre midlene i Oslo skal brukes til å oppgradere bussholdeplasser og å kartlegge busslinjer, forteller Trine Hagen i Statens vegvesen.

Hagen opplyser at de har prioritert å bruke penger i områder med mye trafikk slik at det blir mest mulig effekt for flest mulig.

- Tiltak som gjør buss og bane tilgjengelig for alle gjør at kvaliteten på kollektivtilbudet blir høyere for alle passasjerer, understreker Hagen.

Når pengene ble fordelt var det også fokus på sammenhengende strekninger.

- Et eksempel er metrobussen i Kristiansand som fikk tre millioner til opprusting av holdeplasser, sier Hagen.



Ni millioner til trikken: Statens vegvesen har delt ut 50 millioner til gode kollektivtiltak. Blant annet har Oslo kommune fått ni millioner til å bedre trikkeholdeplasser. (Arkivfoto: Trond Isaksen)

AKTUELT



Ill: Statens vegvesen

15 900 bolter – 2,3 kilometer hvelv

Undersøkelsergruppen etter Hanekleivraset fastslo at tunnelen var undersikret.

Kjell Wold

SANDE: Inspeksjoner av samtlige sju E18-tunneler dokumenterer behov for betydelig ekstrasikring i samtlige tunneler. Her er omfanget av utbedrings-

jobben som må gjøres:

- 15 900 bolter på 2-5 meter må monteres i de sju tunnelene på til sammen 6340 m.
- 2,3 km med hvelv må rives og monteres på nytt.
- 2,3 km med kabelbruer, belysning og annet elektro-utstyr må byttes ut.

Sikringsbehovet for den enkelte tunnel er følgende:

77 dagers

Nå starter arbeidet med gjenåpning av ett tunneløp på hele E18 i Nordre Vestfold til fellesferien. Tre skifts jobb 20 timer i døgnet er Veidekkes medisin for å klare fristen.

Kjell Wold

SANDE: - Vi regner med å være i gang med sikringsjobben på nordgående løp av Hanekleiv- og Løkentunnelen i løpet av denne uka, sier prosjektleder i Statens vegvesen, Tore Gomo. Han har også god tro på at Veidekke som kjenner tunnelene i Vestfold godt, skal kunne bli ferdig til åpning av ett gjennomgående løp til ferien dersom intet uforutsett skulle dukke opp undervegs.

Til fellesferien

Veidekke vant tilbudet på sikringsjobben i konkurranse med Skanska og AF Skandinavia. 27. april er frist for tilbudet på resten av sikringsjobbene, i Hanekleiv- og Løkentunnelens sørgående løp samt begge løp på de fem andre tunnelene Bolstad, Hillestad, Bringåker, Botne- og Brekketunnelen. Veidekke fikk kontrakten på første entrepris på 64 millioner kroner, omtrent det samme som var Statens vegvesens eget anslag. Veidekke planlegger å gjøre jobben ferdig til fellesferien starter fredag 6. juli.

Veidekke planlegger å gjøre jobben ferdig til fellesferien starter fredag 6. juli.

200 millioner kroner

Den siste tilbudsjobben som åpnes om åtte dager er beregnet å være om lag 40 prosent større enn den første entreprisen.

Hvis tilbudet der blir som forventet noe høyere enn på den første jobben, vil hele jobben med sikringen av E18 tunnelene i Vestfold siden 1.juledag trolig passere 200 millioner kroner. Job-



Full fart mot fellesferien: Sikringsarbeidet er i gang for fullt i løpet av denne uka, sier

ben som Mesta og Veidekke allerede har gjort seg ferdig med i Hanekleivtunnelen har en foreløpig prislapp på om lag 30 millioner kroner.

Beklager ulemper

- Vi forutsetter at det meste av arbeidet i entrepris 2, som åpnes 27. april, også vil bli fullført til 6. juli, slik at vi kan sette på trafikk på hele E18-

Bolstadtunnelen (170 m):
Sprøytebetong: 150 kbm
Bolter bak hvelv: 300
Bolter gjennom hvelv og vegg: 6



Løkentunnelen (720 m):
Sprøytebetong: 850 kbm
Bolter bak hvelv: 1 650
Bolter gjennom hvelv og vegg: 1 200



Hanekleivtunnelen (1 675 m):
Sprøytebetong: 3 250 kbm
Bolter bak hvelv: 7 300
Bolter gjennom hvelv og vegg: 3 200



s maraton



r prosjektleder i Statens vegvesen Tore Gomo. (Foto: Kjell Wold)

strekningen gjennom Nordre Vestfold, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes i Statens vegvesen. På noen av tunnelene blir dette praktisk ordnet som tovegstrafikk i ett tunneløp.

For Aksnes og Statens vegvesen er det viktig å få E18-tunnelene skikkelig sikret og samtidig få satt på trafikk så raskt som mulig. Utbyggingsdirektøren gjentar samtidig den sterke

beklagelsen som vegdirektør Olav Søfteland kom med i forrige uke om de store ulemper dette har medført for trafikanter, beboere og næringslivet.



Må utbedres: E16 Nestunnelen i Hole i Buskerud. (Foto: Kjell Wold)

Tunnelutbedringer for 130 millioner kroner

Elleve tunneler på hovedvegnettet i Region sør trenger utbedringer for minst 130 millioner kroner i 2008.

Kjell Wold

HOLE: Det går fram av budsjettforslaget for 2008 i Region sør. Elleve tunneler i Telemark, Buskerud og Vestfold har et etterslep på ordinært vedlikehold som gjelder utskifting av tunnelarmatur, rekkverk og annet.

Det gjelder Telemarksporten, Hovet, Brattås, Kjørholt og Bamble på E18 i Telemark.

Høgenheitunnelen på rv. 354 og Prestura på rv. 37 i Telemark.

Rv. 313 Holmestrandstunnelen i Vestfold

Geiteryggen på rv. 50, Nestunnelen på E16 og E134 Strømsåstunnelen i Buskerud.

Disse tunnelene har behov for utbedringer på kabelbruer på grunn av korrosjon, el-anlegg og nødstrøm, vann og frostsikring, luftrensing og fjellrensk blant annet. Dette er samlet anslått å koste minst 130 millioner kroner.

Det intensiverte arbeidet med tunnelinspeksjoner som nå er igangsatt i Region sør vil selvsagt kunne påvirke denne foreløpige utbedringslisten. I dette kostnadsoverslaget er det heller ikke tatt med eventuelle utgifter til å heve tillatt høyde i tunneler med høydebegrensninger i dag. Kostnadene på 130 millioner kroner er derfor meget usikre foreløpig.

Inspeksjonene godt i gang

Om lag halvparten av de ca. 190 vegtunnelene med hvelv her i landet er allerede inspisert. For de resterende finnes det inspeksjonsplaner.

- Min justerte bestilling til vegvesenets regioner om inspeksjon, planlegging og rapportering er innfridd, sier vegdirektør Olav Søfteland.

I januar og februar ville vegdirektøren at det skulle gjennomføres inspeksjoner for alle

vegtunneler med hvelv. Dersom det ikke lot seg gjøre innen den korte tidsfristen som ble satt, måtte det foreligge konkrete planer om inspeksjon i nær framtid. Tilbakemeldingsfristen var satt til 31. mars i år.

De aller fleste tunnelene med hvelv forventes ferdig inspisert i løpet av april. For noen tunneler på Vestlandet blir denne inspeksjonen ferdig før høsten 2007.

Hillestad-tunnelen (717 m):
Sprøytebetong: 150 kbm
Bolter bak hvelv: 275
Bolter gjennom hvelv og vegg: 150



Bringakertunnelen (1129 m):
Sprøytebetong: 75 kbm
Bolter bak hvelv: 120
Bolter gjennom hvelv og vegg: 350



Botnetunnelen (1373 m):
Sprøytebetong: 325 kbm
Bolter bak hvelv: 700
Bolter gjennom hvelv og vegg: 500



Brekketunnelen (556 m):
Sprøytebetong: 0
Bolter bak hvelv: 0
Bolter gjennom hvelv og vegg: 125



FAKTA

Disse bygde tunnelene:
Bolstad sørgående: AF
Bolstad nordgående: AF
Produksjon Hordaland
Hanekleiv begge løp: AF
Produksjon Hordaland
Løken nord: AF
Løken sør: Veidekke
Hillestad sør: Veidekke
Hillestad nord: AF
Bringåker sør: Selmer
Bringåker nord: Veidekke
Botne begge løp: AF
Brekke begge løp: Selmer
Berdal Strømme/Norconsult var prosjekterende på alle tunneler. NGI var geologiske rådgivere.

AKTUELT

Hole-veg må utbedres

Statens vegvesen vil ikke tillate fortsatt industriutbygging på Helgelandsmoen i Hole i Buskerud, dersom ikke fylkesvegen til E16 blir utbedret. Kommunen har store planer for utvidelse av Næringsparken på Helgelandsmoen. Statens vegvesen mener vegen bør oppgraderes og krysset ved E16 må utvides.

**Rekordspråk**

Tilbudene varierer fra kr. 0 til kr 621.800.000 i konkurransen om å få drive fire ferjesamband i Romsdal i ti år fra 2010. Fire ferjeselskap konkurrerer om den store kontrakten, som blant annet omfatter drift med gassferjer på strekningen Molde – Vestnes. Statens vegvesen vil avgjøre hvem som får kontrakten innen 2. juli. (Foto: Knut Opeide)

Spør om bompenger

Telemark fylkeskommune lar nå alle innbyggerne i Grenland si sin mening om utbyggingen av Vegpakke Grenland og bompengefinansiering. Samtlige husstander får nå en informasjonsbrosjyre om dette med frist til 20. mai for å si sin mening.

Ti prosent økning

Foreløpige trafikktegninger tyder på om lag 10 prosents trafikkøkning på E18 motorvegbrua i Drammen etter at den åpnet for fire felts trafikk i november i fjor. Siste telling før utvidelsen gikk på 29.000 biler i ÅDT. Nå er trafikken på 32.000 biler.

Uenige om 29 millioner

Ved en trykffeil i siste Vegen og vi ble det skrevet at Veidekke og Statens vegvesen var forlikt etter at Veidekke hadde krevd 39 mill kroner for tilleggarbeider på den nye E6 ved Svinesund. Det korrekte er 29 millioner. Saken ble løst gjennom vanlige sluttforhandlinger og uten at det var tatt ut stevning for domstolene.

På glid om bom

Folk på Nøtterøy i Vestfold kan virke å være på glid i spørsmålet om bompengefinansiering av ny fastlandsforbindelse til Tønsberg. Ved folkeavstemningen om bompenger for finansiering av Tønsbergpakken i 2005 sa en stort flertall (over 70 pst) nei til bompenger. Nå er i følge en meningsmåling utført av Tønsbergs Blad et flertall av nøtlendingene for bompenger til å delfinansiere ny veg.

Kjørere på rødt rett inn i kuldeportene

Biler kjører på rødt lys og krasjer i høy fart i kuldeportene i tunnelene i Finnmark. Nylig totalhavarte den ene kuldeporten i Nordkapptunnelen.

Giselle Jensen

LAKSELV: Tre biler kjører hver vinter i kuldeportene i Skarberg-tunnelen, Nordkapptunnelen og Honningsvåg-tunnelen. Tunnelene ligger som perler på snor på vegen mot Magerøya.

Uforståelig

Det er spesielt den undersjøiske Nordkapptunnelen som får gjennomgå, uten at jeg forstår hvorfor, forklarer byggeleder Torkjell Johnsen som har ansvaret for strekningen. Han sier at det er vanskelig å finne noen fullgod forklaring på oppførselen.

De kjører forbi et godt synlig rødt trafikklys og fortsetter rett inn i porten, det virker helt uforståelig. Ikke kan vi skylde på at de ikke er kjent med kuldeporter heller, sier Johnsen. De to første som kjørte inn i kuldeporten på Nordkapptunnelen var begge engasjert av Statens vegvesen i arbeid på fastlandsforbindelsen til Magerøya.

Vekk med porten

Jeg skulle ønske vi kunne fjerne kuldeportene og heller fullisolere tunnelene, sier byggelederen. Det ville innebære at en til to km inn i tunnelen fra hver side måtte isoleres. Muligens måtte tunnelen i tillegg utvides for å gjøre plass til ytterligere isolering.

Det er dyrt, så det blir et kostnadsspørsmål, innser Johnsen. Det er ikke småpenger som hver vinter blir brukt til reparasjon av kuldeportene.



Fanget: Bilføreren har ingen mulighet til å komme videre der den står med snuten i fella. Hvorfor mange velger å styre rett inn i en lukket port er et mysterium. (Foto: Torkjell Johnsen)

Forsikringsoppgjør

Regningen for reparasjonsarbeidene havner hos forsikringsselskapene.

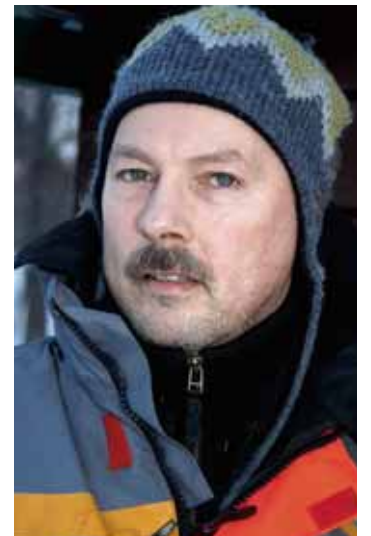
Reparasjon av en ødelagt kuldeport koster inntil 700.000 kroner. Regningen sender vi til bilisten som får den dekket av forsikringsselskapet, opplyser Johnsen. Vegvesenet har en kuldeport i reserve i tunnelene, men i vinter ble to porter skadet på kort tid.

Vi rakk ikke å reparere porten før den neste røyk. Det var heldigvis så mildt at det gikk fint likevel, forteller byggelederen. Det er for øvrig ikke bare stressede bilister som skader kuldeportene, sist vinter gjorde også stormen Narve store skader på porten.

Mulige tiltak

Vegvesenet må gjøre noe for å redusere problemet. Det kan være å flytte kjørebandedektoren lengre fra kuldeporten. Det ville gi trafikantene litt lengre reaksjonstid, mener Johnsen. Kuldeport er en del av vann- og frostsikringen i tunnelene på lavtrafikkerte veger. Det betyr at isoleringen er mindre omfattende enn i andre tunneler, og en rimeligere løsning enn full sikring. Porten hindrer at vannet fryser slik at fjell sprenges løs inne i tunnelen.

Organisator: Torkjell Johnsen må stadig ta turen ut til Nordkapptunnelen for å organisere reparasjon av kuldeportene. (Foto: Giselle Jensen)



Kostbart vedtak

Ingen vet ennå hvor mange millioner kroner det kommer til å koste skattebetalerne at Arbeidstilsynet vedtok å stanse arbeidet med rehabilitering av Ålesundstunnelene.

Knut Opeide

ÅLESUND: Teknisk Ukeblad har allerede tippet at ekstraregningen kan bli på svimlende 160 millioner kroner.

Det er riktig at dette blir dyrt, men noen eksakt sum vil ikke jeg spekulere i når vi nå har besluttet å avvike kontrakten med Veidekke, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes

i Vegdirektoratet.

I tillegg til oppgjøret med Veidekke vil kostnadene avhenge både av prisene vi får inn i en ny tilbudskonkurranse og hva slags løsning vi velger for trafikkavviklingen, sier Vegvesenets leder for prosjektet, Ole Kristian Birkeland. Han opplyser at både Vegdirektoratet og politisk ledelse i Samferdselsdepartementet nå er med og bestemmer hvordan denne saken skal håndteres videre.

Lokale politikere over et betydelig press for å få opprettet ferjeforbindelse under rehabiliteringen av de to undersjøiske tunnelene. Det vil kreve store kostnader til etablering av ferjeleier, samtidig som bompengeselskapet sannsynligvis vil prøve

å kreve erstatning for tapte inntekter mens tunnelene er stengt.

Når Statens vegvesen nå har brutt samarbeidet med Veidekke, rykker prosjektleder Birkeland tilbake til start. En omstendelig prosess med nytt anbudsgrunnlag og ny konkurranse gjør at arbeidet tidligst kan starte opp igjen senhøstes – ett år etter Arbeidstilsynets vedtak om å forby biler å passere arbeidsstedet.

Etter bruddet med Veidekke:

Prosjektleder Ole Kristian Birkeland må starte en helt ny anbudsprosess for rehabilitering av Ålesundstunnelene (Foto: Knut Opeide)





Kontraktar

■ ■ Vegvesenet har inngått nye funksjonskontraktar for fem år for HAFS-kommunane og Midthordland i Region vest. Midthordland gjekk til Mesta. Her vert Kjell Næss i Mesta (t.v.) gratulert av regionvegsjef Ole Chr. Torpp. Kontrakta for HAFS gjekk til Kolo Veidekke. Både selskapa har dagens avtalar i områda. (Foto: Liv Bulling)

Vil ikke betale

■ ■ Statens vegvesen vil ikke betale eiendomsskatt for anlegg i Vestmarka industrifelt og har påklaget vedtaket i Sortland kommune. Statens vegvesen mener kommunen har regnet inn for store deler av bygget som skattepliktig og påpeker at mye av bygningen benyttes i forbindelse med utbygging, vedlikehold og forvaltning av vegnettet.

Vil flytte ny E6

■ ■ Hedmark Venstre foreslår at E6 flyttes til rv. 3 i Østerdalen, og at denne bygges ut i stedet for å bygge ut nåværende E6 i Gudbrandsdalen. - Dette er mildt sagt et underlig utspill, sier Torstein Rudihagen, stortingsrepresentant fra Oppland og Aps samferdselspolitiske talsmann, til NRK. Han mener behovet for ny veg er størst i Gudbrandsdalen.

Saumfaring

■ ■ Vegvesenets geologer har nå saumfart den undersjøiske Freifjordtunnelen på Nordmøre på jakt etter dårlig fjellkvalitet. Den gamle vann- og frostsikringen ble fjernet fra tunnelen i fjor, og tunnelen er nå uten platehvelv. Nå skal det lyses ut egen entrepris på supplerende bergsikring før man går i gang med å montere platehvelv og vannsikring.



Resirkulert: - Et fint fyllmateriale, sier formann Torgeir Kaasa og anleggsleder Kjetil Rong. Om lag 6500 kubikkmeter omdannet glass brukes ved utvidelse av E6 og E18. (Foto: Håkon Aurlien)

Bygger på glass

Når E6 og E18-vegkryset Vinterbro i Akershus nå utvides, blir resirkulert glass brukt som fyllmateriale.

Håkon Aurlien

VINTERBRO: Har du kastet en flaske inn i en innsamlingsbeholder det siste halvåret, er det gode muligheter for at flasken nå er blitt til fundament under den nye vegen. Returglasset har vært knust og smeltet sammen med steinmate-

rialer, og har gjenoppstått som et porøst lettbetongaktig materiale som inneholder 80 prosent luft. 6500 kubikkmeter av det lette materialet brukes under den nye vegen.

-Et godt materiale, lett å legge ut og ikke minst miljøvennlig, sier anleggsleder Kjetil Rong i Veidekke AS som har anleggsjobben ved Vinterbro.

Stort prosjekt

Det er Statens vegvesen som bestemte at glassmaterialet skulle brukes ved Vinterbro. Etaten har gjennom mange år bidratt til utvik-

lingen av produktet, men det er første gang materialet brukes i så stort omfang.

Ved Vinterbro går E6 og E18 på en kilometers strekning, der skal dagens veg nå utvides, over en gammel fylling høyt over dagens terreng. Det krevde lette fyllmasser fordi en steinfylling over tid ville presse seg ned i bunnen. Noen steder brukes EPS-blokker, som er lettest i forhold til volumet. Noen steder brukes leca, som er tyngst av de lette produktene men også billigst. Noen steder brukes Glasit som er lettest å legge ut og som ikke trekker vann.

Resirkulerbart

- I fremtiden kan materialet graves opp og brukes på nytt. Det er resirkulert og kan resirkuleres igjen, sier Svein Lund. Han har utviklet produktet blant annet med støtte fra Statens vegvesen, og produserer det nå ved Skjåk-bedriften Glasitt A/S.

Lund arbeidet som bygmester da han fant opp glassbetongen for om lag ti år siden. Siden har det vært utviklet med Norsk Glassgjenvinning utenfor Fredrikstad som industriell partner, men produksjonen foregår utelukkende ved et produksjonsanlegg i Skjåk i Oppland. Returglass fra store deler av landet

samles inn, renses og grovkneses i Fredrikstad, og kjøres så 44 mil til Skjåk. Der finkneses det og smeltes sammen med steinkjemikalier, og omgjøres til produktet Glasitt.

Årlig kan Skjåk-bedriften produsere om lag ti ganger så mye som nå brukes ved Vinterbro.

-Det er helt klart at smelteprosessen er energikrevende og reduserer miljøfordelen, men virkeligheten er jo at alle de lette vegfyllingsproduktene lages på fabrikker, sier Svein Lund. Han understreker at det hele tiden arbeides for å redusere energibruken ved glassforedlingen.



Vanskelig for villrein

Høye brøytekanter på Hardangervidda gjorde det vanskelig for villreinen å krysse rv 7. i vinter.

Henriette Erken Busterud

Vanskelige forhold: Det har vært høye brøytekanter på Hardangervidda i vinter. Her ser vi en flokk villrein som skremmes bort av brøytebil. (Foto: Håvard Tjønnvedt)

OSLO: På Hardangervidda har det vært brøytekanter på godt over to meter over store strekk. Dette skapte problemer for villrein som villre krysse vegen.

På vidda går det nå elleve villrein som er merket med GPS-sendere. Olav Strand fra NINA, som har vært med å merke villreinen og fulgt dem på nært hold, forteller at snøforholdene i vinter har gjort det vanskelig for reinen å krysse riksvegen. - Vi så at dyra gikk nordover ved

juletider. Da var det perioder med mye dårlig vær og vegen ble stengt. Etter at vegen ble åpnet igjen fikk villreinen problemer med å komme seg tilbake på sørsida. Det var lett å se på sporene at reinen hadde prøvd mange ganger å komme seg over igjen, forteller prosjektleder Strand.

Målet med merking av villrein er å skaffe oversikt over hvordan reinen bruker beiteområdene i Setesdal og på Hardangervidda og i Nordfjella.

REPORTASJE

Hogstfolk: Skogtynning pågår langs rv. 7 i Hardanger. F.v. byggeleiar Kåre Olav Aldal, Statens vegvesen, Nils Våle, landskapsarkitekt Ingebjørg Garnes, Brynjulf Nedkvitne, og Steinar B. Een frå skogsentreprenøren. (Foto: Geir Brekke)



Fjernar grøne

HARDANGER ■ Statens vegvesen har rydda skog og kratt langs turistvegstrekingar dei siste månadene. No er utsynet mot fjord og fjell på plass att.

Geir Brekke

I samband med reiselivsprosjektet i Hardanger for ti år sidan blei det tynna og rydda skog langs rv. 7. Det tok ikkje mange åra før det heile grodde att, men i desse dagar er dei grøne tunnelane langs Hardangerfjorden rydda vekk på nytt. Turistar og anna ferdefolk kan igjen nytta det framifrå utsynet mot fjorden og Folgefonna, tredje største isbreen i landet.

Fugletre

- Oppdraget i Hardanger har pågått sidan i februar. Bjørkeskogen skal helst fellast før påske, medan andre treslag, som til dømes ask, gjerne kan kappast også ein måned etter påske, seier skogentreprenør Steinar B. Een til Vegen og vi. Landskapsarkitekten har kontakta grunneigarar under planlegginga. Fugletre som er forma runde er døme på tre som ein tek omsyn til. Tynning av trekkja slik at nokre stammar står att – er vanleg.

Ved Lussand står det eit lindetre att, nærast som ein attraksjon i seg sjølv. Dei fleste plassar må ein fjerna mykje skog for å få att utsynet frå bilvindaug, som har vore ikkje-eksisterande i mange år.

Inn i kontrakta

- Når årets skogrydding er fullført er det viktig å tenkje vedlikehald for åra som kjem, seier byggeleiar Kåre Olav Aldal i Statens vegvesen, som vil ha arbeidet inn i funksjonskontraktane for vedlikehald av vegane.

Gjeldande kontrakt blir avslutta hausten 2009.

- I neste kontrakt må det vere med vedlikehald av utsikten langs turistvegen. Vi har ein god dialog med grunneigarane om hogsten. Dei får levert ferdig kappa ved på tilviste plassar. Det kostar oss ein del ekstra å få all veden opp frå bratte skrånningar. Det hadde nok vore billigare for Statens vegvesen å kjøpe ferdigpakka sekker med ved til grunneigarane. Men dette er jo og eit spørsmål om etikk. Det løner seg å spela på lag med grannane til turistvegen, seier han til Vegen og vi.

Aldal fortel at eit par grunneigarlag har spurt om å få ta seg av ryddinga i eige område. Dessutan har Elkem i Alvik synt interesse for skogryddinga, i prosessen med å skaffe alternative arbeidsplassar når produksjonen deira blir overført til Island.

Turistvegkroner

Ryddinga er finansiert av turistvegprosjektet i Statens vegvesen og arbeidet er leia av distriktskontoret for Hardanger og Voss. Landskapsarkitekt Ingebjørg Garnes har laga planen for tynninga mellom Norheimsund og Kvandal. Arbeidet er utført av skogsentreprenøren Hogst og Rydding AS på Voss, som har 20 års røynsle med slikt arbeid. Det var tre entreprenørar som tevla om kontrakta, og ryddejobben kostar kring 500 000 kr.

Geiranger

Også i turistbygda Geiranger har Statens vegvesen gjort unna ei rydding og tynning av skogsbeltet langs turistvegen. Det er langs delar av rv. 63



tunnelar



Trygt fall: To mann må til for å få til ei trygg trefelling. (Foto: Geir Brekke)

Kvistar: Nils Våle driv kvisting av bjørk. (Foto: Geir Brekke)



Ute-møte: Her drøftar ein tynning av neste krattområde langs turistvegen. (Foto: Geir Brekke)

Ørnevegen at det denne våren er gjort tiltak, finansiert av turistvegprosjektet.

- I Geiranger er det gamal tradisjon med såkalla styving av tre, der dei fjernar kvistar som frå gammalt av har vore nytta som formiddel, seier delprosjektleiar Magne J. Flemsæter i turistvegprosjektet. Arbeidet i år er ei oppfølging av det som tidlegare har vore gjort av skogrydding etter lokalt initiativ gjennom organisasjonen "Eit opnare Geiranger", eit samarbeidsprosjekt mellom grunneigarar og kommunen.

Atlantehavsvegen

Flemsæter leiar også turistsvegprosjektet langs Atlanterhavsvegen. Her har det vore leplanting av Sitka-gran opp gjennom åra, som dels tek utsikten frå vegen i dag. Det er under førebuing planar for ei tynning av denne leskogen. Men førebels har Statens vegvesen stogga vidare framdrift på alle tiltak langs vegen, i påvente av ei avklaring for planlagte vindmøleparker, som kan vere eit trugsmål mot turistvegstatusen på delar av strekninga.

Nord og Ryfylke

Turistvegprosjektet driv og med skogrydding langs rv.

17 ved Saltstraumen og i Meløy kommune, mellom anna ved Svartisen.

Langs turistvegane i Varanger og Havøysund i Finnmark er det ikkje nett skogsveksten som er problemet for Statens vegvesen.

- Men på Senja er det eit par korte strekningar der dette kan vere aktuelt. Berg kommune har fått eit tilskot frå turistvegprosjektet til dette, seier delprosjektleiar Hjalmar O. Steinnes i Statens vegvesen.

Rydding er og utført på rv. 13 Ryfylkevegen i vinter, planlagt og delfinansiert av turistvegprosjektet.

I Sogn og Fjordane står fylkesmannen for regien av eit ryddeprosjekt, der Statens vegvesen er med på finansieringa.

Rondane

Turistvegprosjektet til Statens vegvesen har utført varsam utsiktsrydding på utvalde plassar langs rv. 27 frå Enden til Follidal i Hedmark for å betre utsynet mot Rondane. I ettertid har fleire private skogeigarar på eige initiativ rydda meir, slik at utsynet er blitt langt betre. Det er og planar om å lage skjøtselsplan for ein del av rv. 51 over Valdresflye, som og skal bli Nasjonal Turistveg.

AKTUELT

Klar, men hemmelig

■ ■ Vegdirektørens foreløpige og hemmelige innstilling til hvem han vil ha som ny regionvegsjef i Midt-Norge, er nå klar. Innstillingen sendes i disse dager på høring til de tre berørte fylkeskommunene samt de største tjenestemannsorganisasjonene i Vegvesenet. Prosessen er unnatt offentlig. Deretter foretar vegdirektøren sin endelige innstilling før selve tilsetningen foretas av "primærrådet for lederstillinger utenfor regulativet". Dette rådet består av to fra administrasjonen, to fra tjenestemannsorganisasjonene samt en leder oppnevnt av vegdirektøren.

Dette er første gang en slik stilling utlyses etter at regionene ble opprettet 1. januar 2003. I 2002 var det samferdselsministeren som utnevnte regionvegsjefene, men nå har Statens vegvesen selv fått denne myndigheten.

Etter at søknadsfristen gikk ut 5. mars er det nå kommet et navn til på søkerlisten: Berit Brendskag Lied. Hun er i dag ressursjef i Region midt og eneste kvinne på søkerlisten. Nåværende regionvegsjef, Elisabeth Schjølberg, fratrer sin stilling 30. april.

Nauste vikarierer

■ ■ Vegdirektøren har utpekt Knut Nauste (bildet) til å fungere som regionvegsjef i Region midt når Schjølberg fratrer sin stilling. Han blir i stillingen til ny, fast regionvegsjef er på plass. Knut Nauste er i dag administrasjonssjef i regionen, og han er den eneste gjenværende i den regionale ledergruppen som har vært med siden opprettelsen i 2003. (Arkivfoto: Knut Opeide)

**Bjørn i rundkjøring**

■ ■ Flå kommune i Hallingdal har søkt Statens vegvesen om å få plassere en bjørnefigur i rundkjøringa på riksveg 7 i Flå sentrum.

Utspillet stammer fra Vassfaret Bjørnepark i Flå. De ønsker å gi bort en bjørn i messing i naturlig størrelse. Den ønsker de plassert midt i rundkjøringa i sørenden av sentrumsgata gjennom tettstedet.

Første hengebrua

■ ■ Sogn og Fjordane får den første hengebrua i fylket når Dalsfjordbrua i Sunnfjord blir realisert. At brua kjem tykkjst vere avklart gjennom den konsekvensutgreininga som Statens vegvesen har lagt fram denne veka. Finansieringa er ikkje på plass. Prosjektet ligg etter fullføring av Bremanger-sambandet på fylket si prioriteringsliste.

E18-heder

■ ■ - Kanskje "bremset" en skjult hånd bilen vår i tide før vi nådde rasstedet i Hanekleiva, smiler Eva Schaulund Torkildsen ettertenksomt. Mandag takket og hedret Vegvesenet de første bilistene som ankom rasstedet i tunnelen på E18 1. juledag for trafikksikkerhetsinnsatsen.

Humpete vår i vente

Den milde vinteren i sør er allerede godt synlig på bare og humpete veger. Bilister med migrene og slitasjeskader går en tøff vår i vente.

Kjell Wold

HOF: - Statens vegvesen skiltet om teleskader på omkjøringsvegene til E18 i Vestfold allerede i februar, sier Odd Tandberg i Statens vegvesen. Rv. 319 mellom Sande og Hof er en av fylkets og regionens verste.

Rv. 35 mellom Tønsberg og Hokksund ligger bare hakket bak i dårlig vegdekke. Våren kommer til å merkes både for personbiler, busser og tungbiler.

Vegene i Region sør har ikke opplevd de tradisjonelle frost- og teleskadene denne vinteren siden den første snøen i januar kom samtidig med den første kuldeperioden. Men Tandberg forteller at det nå er blitt saltet mer på vegene i Vestfold enn noen gang og at det kombinert med store mengder regn hele høsten og deler av vinteren vil øke slitasjen på vegdekket og vegkroppen utover hele våren. Først i mai vil en kunne starte og reparere alle skadene når vegsumpene tørker opp.

Øker årlig

Region sørs målinger av nivået på vegnettet i 2006 er dårligst i landet på jevnhet og spordybde for alle ADT-kategorier. Etterslepet har økt med 80-150 millioner kroner årlig siden 2002.

Tildelingen til vegdekkeformål er bekymringsfull lav. Vegkapitalprosjektet beregnet etterslepet i Region sør til 2,2 mrd i 2002-kroner, eller 2,8 mrd i 08-kroner. Innsatsen til vedlikehold av vegdekker har i perioden 2003-07 variert fra 95 millioner til 168 millioner kroner i året.

Årlig behov 250 mill

Anslått årlig behov har vært om lag 250 millioner kroner for å stoppe veksten i etterslepet. Mer-



Humpetitten i Vestfold: Rv. 319 i Vestfold i mars 2006. Dette er bare begynnelsen. (Foto: Kjell Wold)

behovet for å hindre videre vekst i forfallet på vegene i 2008 er derfor beregnet til 175-230 millioner kroner. Region sør har bevaring av vegkapitalen som ett av fire hovedsatsingsområder i 2008-busjettet.

Ett av flere ferske eksempler på det økende forfallet på vegnettet er at det denne våren er satt ut varsel-

skilt om teleskader på mindre riksveger, for eksempel i Vestfold, tidligere enn noen gang, allerede i slutten av februar.

Dårlig vegkropp

Tilstanden på vegnettet er i stor grad avhengig av tilstanden på bære- og forsterkningslaget som har utilstrekkelig lagtykkelse og dårlige masser

i vegkroppen. For å stoppe forfallet er det ofte ikke nok å grofte og legge ny asfalt. Det må også forarbeid til som grøfting, forsterking og masseutskifting for å gi dekketiltaket god levetid og ressursutnyttelse. De varslede klimaendringene kan gjøre det nødvendig med økt satsing på enda flere områder innen vegvedlikeholdet.

Dugnad for Ren vei

3. mai går startskuddet for en aksjon som skal få folk til å slutte å kaste søppel langs vegen.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Utdeling av avfallsposer på bensinstasjoner og McDonalds er et av tiltakene.

Statens vegvesen er med på aksjonen "Ren vei" som skal få folk til å slutte å kaste søppel i vegkanten. Aksjonen starter 3. mai på Lillehammer og vil foregå langs E6 fra Oslo til Trondheim og E18 fra Oslo til Kristiansand i tre uker. Det skal blant annet deles ut avfallsposer og informasjon på bensinstasjoner og McDo-



nalds. På aktuelle rasteplasser vil det bli hengt opp klistremerker og plakater. Bak vårens vegkantkampanje står både Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune, Esso, YX Energi Norge AS, Shell, Statoil og McDonalds.

Ren vei-kampanjen er en del av "Hold Norge Rent" - en nasjonal dugnad mot forsøpling i det offentlige rom. Både offentlige etater, frivillige organisasjoner og næringsliv samarbeider om dette. Visjonen for arbeidet er "Et rent og trivelig Norge", og målet er å mobilisere enkeltpersoner, grupper, lokalmiljø, bedrifter, organisasjoner og offentlige etater til innsats mot forsøpling.



Ren vei: Statens vegvesen er med på aksjonen "Ren vei" som skal få folk til å slutte å kaste søppel langs vegen. Jan Erik Larssen fra Autofil er kampanjens frontfigur. (Foto: Nicolas Tourrenc)



Enkelt i dag: Strålende vintervær og rolige vindforhold gjorde jobben enkel for entreprenøren denne marsdagen, men ikke alle dager er like gode for entreprenørene med funksjonskontrakter. (Foto: Giselle Jensen)

7,5 millioner i trekk

Fra 2005 til 2006 tredoblet Vegvesenet bøkene fra entreprenørene for mangler i utføringen av funksjonskontraktene. I fjor trakk etaten totalt 7 516 500 kroner

Giselle Jensen

OSLO: I 2006 økte Statens vegvesen innsatsen på kontrollvirksomheten kraftig de fleste steder. Det førte til en tredobling av trekk i utbetalingene til entreprenørene som har funksjonskontrakter for Vegvesenet.

Trekkene er ulikt fordelt i regionene, i Region øst trakk Vegvesenet 1 575 000 kroner, i Region sør var tilsvarende 2 012 500 mens Region vest nøyde seg med 829 000 kroner. Region midt trakk 1 535 000 kroner og i Region nord

trakk de 1 565 000 kroner.

Ujevnt bøkeneivå

Svært ulike satser i bøkeneivå har også gitt utslag. I Region nord var gjennomsnittstrekket på 13 000 kroner, mens i Region sør har Vegvesenet i snitt trukket drøyt 26 000 kroner for hver forseelse. Statens vegvesen har kontraktfestet retten til å trekke mellom 10 000 og 200 000 kroner dersom de ikke utøver oppdraget tilfredsstillende.

Siden omorganiseringen har regionene utøvd kontrollansvaret nokså ulikt. Oversikten for 2005 viser at Region nord brukte 935 dagsverk til kontroll mens i Region vest var 38 dagsverk viet ettersyn av funksjonskontraktene. Antallet kontrakter i regionene er nokså jevnt fordelt, men antallet trekk avspeiler innsatsen. I Region nord utstedte de 144 trekk for 2005, men Region vest lå lavest med bare fire trekk.

Vanskelig vurdering

Størrelsen på trekket vurderes i hver enkelt situasjon ut i fra kriteriene i kontrakten.

- Byggelederen må vurdere om forseelsen rammer trafikksikkerheten og om det får konsekvenser for trafikantene. Et annet hensyn er at det ikke skal lønne seg for entreprenøren å ikke gjøre en ordentlig jobb, opplyser Jon Dahlen i Vegdirektoratet. Mye tyder på at vurderingen av trekkets størrelse er en vanskelig oppgave for byggelederne. Nå har Vegdirektoratet satt i gang arbeidet med å lage bedre retningslinjer som gir mer enhetlig utslag i trekk i de ulike regionene.

- Sammen med entreprenørene og representanter for EBA (Entre-

prenrforeningen for Bygg og Anlegg) har Statens vegvesen jobbet frem et klarere regelverk. Dette arbeidet er ikke helt i mål ennå, opplyser Dahlen.

Ujevn ressursbruk

Også bruken av ressurser til kontroll av avvik varierer mye i regionene. Ytterpunktene står region øst og Region nord for med henholdsvis 387 og 874 dagsverk viet kontrollvirksomhet i 2006.

- Vi har ingen retningslinjer for antall dagsverk som skal avsettes til kontroll. Det er kapasiteten bestemmer, sier Dahlen. Rapporten der det beskrives hvordan drifts- og vedlikeholds kontrakter skal følges opp er ett holdpunkt.

- Men ressursbruken må vurderes i forhold til hvor stor innsats entreprenøren gjør på kontrakten, sier Dahlen som tror vi fortsatt har en del å gå på før oppfølgingen av entreprenørene får et riktig nivå.

- Opplegget er fortsatt relativt nytt. Hovedsaken er ikke å finne mest mulig å trekke for, men heller å unngå trekk i sin helhet, påpeker Dahlen. Statistikk på antallet trekk for hver entreprenør foreligger ikke per i dag.

FAKTA FOR 2006				
Region	Dagsverk til kontroll	Kilometer kontrollert	Antall trekk	Totalsum for trekk
Øst	387,5	20 535	93	1 575 000
Sør	404	25 305	76	2 012 500
Vest	560	11 340	58	829 000
Midt	514	48 069	81	1 535 000
Nord	874	55 898	120	1 565 000
Sum	2739,5	161 147	428	7 516 500

Spenstig tilsettelse

Fremskrittspartiet ordfører kandidat i Molde, Harald Valved, er nå tilsatt som Vegvesenets trafikksjef i Region midt.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Som kjent er det nå over et år siden den forrige trafikksjefen varslet at hun ønsket avløsning fra den krevende stil-

lingen. Etter to runder med offentlig utlysning, endte det før jul med at et hodejegerfirma fikk i oppdrag å framskaffe gode kandidater som av ulike grunner ikke har søkt stillingen.

Harald Valved er 56 år. Han har både sin utdanning og yrkeserfaring knyttet til Forsvaret. Blant annet har han allsidig ledererfaring fra sin tjeneste både nasjonalt og internasjonalt. Han er i dag sjef for Heimevernsdistrikt HV 11 og

bærer graden oberstløytnant.

I tillegg er han altså aktiv i Molde kommunestyre, og han er nominert som Fremskrittspartiets ordfører kandidat ved valget til høsten. Han er også første varmann til Stortinget for FrP's to stortingsrepresentanter fra Møre og Romsdal.

Valved regner med å tiltre stillingen som trafikksjef i Statens vegvesen i midten av august.

Foreløpig er det ingen avklaring

på hvem som skal besette stillingen som utbyggingssjef i samme region. Tilsetting av ny regionvegvesen håndteres av vegdirektøren.

Utradisjonell bakgrunn: Den nye trafikksjefen, Harald Valved, har både sin utdanning og yrkeserfaring knyttet til Forsvaret. (Foto: Privat)



LANDET RUNDT



For barnebarnet

NES I AKERSHUS ■ Inntil rv. 175 er dette leskuret satt opp og det ser riktig pent ut. Det er satt opp i privat regi, for at et barnebarnet skal få stå i ly mens det venter på bus-

sen. Etter at dette bildet ble tatt har Vegvesenet på Romerike satt opp en navneskilt og skiltet for bussstopp. (Foto: Bjørn Kåre Steinset)



Fotballsesongen har startet

MELØY ■ For de fotballfrelste er verden full av minner om uforglemmelige kamper på gressmatta.

- På Ågskaret i Meløy lever de

fortsatt på minnene fra den gangen Forøy fk klarte 1-3 mot Bodø/Glimt, tror distriktssjef i Salten, Kjell Skjerve.

(Foto: Kjell Skjerve)



Ringene sluttet

BERGEN ■ Det blir enda flere som skal betale sine bidrag til vegbygging og kollektivsatsingen i Bergen fra 5. juli i år. En ytre bompengering er under etablering i disse dager, med fem nye stasjoner – i tillegg til

den ringen som har eksistert de siste 15 årene. Statens vegvesen står ansvarlig for de nye stasjonene til 15 mill. kr., som er delt i 4 entrepriser. (Foto: Geir Brekke)



Kremtoppen i Tinn

RJUKAN ■ Påskeukens kanskje aller vakreste dag i 2007 var tirsdag 3. april. Store deler av Sør-Norge lå badet i sol fra nesten skyfri, blå himmel. Her ved foten av Gaustatoppen på 1 883 meter

ved Rjukan i Tinn kommune var det også nesten vindstille denne dagen. Det var ellers en sjeldenhet i høyfjellet i sør denne påsken. Bildet er tatt fra Svineroi på Rjukan-siden av den nyåpnede høy-

fjellsvegen mellom Rjukan og Tuddal i Hjørdal kommune i Telemark. Fra toppen av det vakre fjellet kan en på godværsdager som dette se neste halve Sør-Norge. (Foto: Kjell Wold)



Kort og godt

NESSET ■ Sikring av den svært rasutsatte strekningen ved Jordalsgrenda på rv. 62 mellom Molde og Sunndalsøra, gir en både tryggere og kortere veg. En 2,3 kilometer lang tunnel gjør at den 4,7 kilometer lange problemstrekningen blir erstattet med en 4,2 kilometer ny og rassikker veg. Arbeidet har pågått siden høsten 2005, og vil koste drøyt 150 millioner kroner. Hovedentreprenør er NCC, og den nye vegen kan åpnes for trafikk rundt sommerferien.

Sikker sikring: Arbeidet med rassikring langs Sunndalsfjorden er godt i rute, konstaterer byggeleder Jon Magne Frisvoll. (Foto: Reidun Øverland)



Skilte sykkelveg i villmark

MOSS ■ Lars Sætrang Amundsen har som trainee i Statens vegvesen gjort ferdig planer for skiltingen av 160 kilometer "Nasjonal sykkelrute 9" på strekningen Svinesund-Magnor. Nå møter traineen den harde virkelighet som andre i Vegvesenet; skiltoppsettingen må utsettes til neste år fordi bud-

sjetten ikke rekker til. Sykkelruta "Villmarksveien" går helt til Trondheim og er 660 km lang. Nå er det den søndre ruta som skal skiltes slik at turistorganisasjonene kan markedsføre den i forhold til spesielt tyske og nederlandske sykkelturnister.

- Skiltene skal settes der det

kan være tvil om hvor man skal sykle, og ellers minimum en gang pr. mil. Føler man en av rutene og ikke har sett et skilt på en mil, er man definitivt på villspor, sier Lars Sætrang Amundsen.

(Foto: Håkon Aurlien)

To års utsetting

STAVANGER ■ Det planlagte lokket for syklistar og gåande over det sterkt trafikkerte Tjensvollkrysset er utsett i to år. Anbudsopninga synte at kostnaden ville liggje 20-25 prosent høgare enn forventa, og 100-millionarsprosjektet var dermed ikkje lengre fullfinansiert. Anboda er kansellerte og arbeidet vil bli lyst ut på nytt i 2008.

(Foto: Geir Brekke)



Dypt nede: Delegasjoner fra mange land besøker tunneldypet under Eiksundet. (Foto: Janita Mo / Møre-nytt)

Mai Così in Basso!

EIKSUND ■ Slik lyder den italienske hyllesten til vegprosjektet Eiksundsambandet på Sunnmøre. Det betyr noe sånt som "Aldri så dypt", og henspiller på at dette blir verdens dypeste vegtunnel, 287 meter under havet. Det italienske fagtidsskriftet har spandert hele fire sider på de norske vegbyggernes bravader.

Vegvesenets prosjektleder Oddbjørn Pladsen kan fortelle om stor internasjonal interesse for det de holder på med. Artikler om Eiksundsambandet er allerede skrevet på mange ulike språk, og stadig kommer det nye delegasjoner fra fremmede land på befarung.



Halv-ny Larvik trafikkstasjon

LARVIK ■ I slutten av mars åpnet Larvik trafikkstasjon i Vestfold nye og midlertidige lokaler. Det skjer i en brakkerigg ved de gamle lokalene. - Dette er en midlertidig løsning til vi flytter inn i permanente lokaler i Nansetgata 8 i juni, forteller Klaus Ottersen. Flyttesjauen har foregått på dugnad på helg og

kveldstid. Flyttegjengen Grethe Utheim, Merete Gamlem, Hilde Strand, Trude Fjeldberg, Berit Bjørnum Johansen, Olav Erik Krogstad og Knut Solheim (bildet) er tilfreds med den midlertidige løsningen, men gleder seg aller mest til nye lokaler.

(Foto: Jorunn Sætre)



I turistløypa

SANDNESSJØEN ■ Trafikkstasjonen i Sandnessjøen er nærmeste nabo til Hurtigrutekaia. Tusenvis av turister rusler derfor rett forbi døra til Statens vegvesen hvert år.

Men bygningen er dessverre ikke noe vakkert syn. Kanskje Statens vegvesen skulle be eieren spandere et strøk maling denne sommeren?

(Foto: Giselle Jensen)

MILJØ

Ikke økt forurensning

■ ■ Gravearbeidet i Bjørvika har ikke påvirket vannkvaliteten i anleggsområdet mer enn forventet. Nærmere 600 000 tonn forurenset masse er gravd bort fra sjøen, kaiområdene og utstikkerne siden arbeidet startet i september 2005. Bare unntaksvis skjer det spredning av tungmetaller utenfor Bjørvika, viser en rapport fra konsulentfirmaet Rambøll Norge AS

Samlet E18-utbygging

■ ■ Utbygging av E18 til fire felt fra Tønsberg til Telemark grense innen 2013 er mulig. Det er beregnet å koste fra 5,1 til 7,5 mrd. kroner. Bompengene skal kreves inn etter at vegen er ferdig bygd. Innkrevningstiden er beregnet å bli 15 år. Den nye vegen mellom Gulli og Langangen vil ventelig korte ned reisetiden med om lag 10 minutter.

Sloss for veg

■ ■ Båtsfjord kommunestyre jobber for realisering av vegforbindelse mellom Syltefjord og Båtsfjord. Det manglende vegbiten ytterst på Varangerhalvøya ble markert ved en fjellvandring langs traseen i sommer der representanter fra fylkeskommunen, Statens vegvesen og det politiske miljøet i Varanger deltok. Ønsket om vegforbindelse er også tidligere omtalt i Vegen og vi.

**Ny veg**

■ ■ Hovedutvalget for infrastruktur i Telemark fylkeskommune har bevilget 20 millioner kroner til utbedring av Svineroivegen (bildet) fra Rjukan og opp til Gaustablikk. Pengene er del av spleiselag der Tinn kommune også gir 20 mill. kr og grunneiere og utbyggere bidrar med sju millioner kroner. Statens vegvesen får byggherreansvar for arbeidet som ventes å starte i august i år. (Foto: Kjell Wold)

Mer sykling i Follo

■ ■ 72 kilometer med ny sykkelvei til en pris på om lag 500 millioner kroner kan gjøre transportsykling til et reelt supplement til kollektivtrafikk i Ski, Ås og Frogn. Folloorrådet går inn for at alle som bor i et tettsted større enn 400 innbyggere, skal kunne sykle trygt til kommunesentrum, fritidsaktiviteter, butikk, stasjon eller skole.

- Bedre veg er bra for miljøet

En Sintef-rapport laget for Opplysningsrådet for Vegtrafikken slår fast at bedre veger fører til reduserte utslipp og er positive for miljøet.

Håkon Aurlien

OSLO: - Rapporten tilfører ikke Statens vegvesen noe nytt, men det er viktig å ha med seg at miljøet omfatter langt mer enn utslipp fra bilene, sier seksjonsleder Sidsel Kålås i Miljøseksjonen i Vegdirektoratet.

Tilbakeviser

Da rapporten ble overlevert samferdselsminister Liv Signe Navarsete, viste OFV-direktør Øyvind Solberg Thorsen til at det i offentlig debatt er de som hevder at det er godt for miljøet å ikke bygge ut vegen.

OFV ga derfor de to forskerne Tore Knudsen og Børge Bang i oppdrag å analysere om "dagens offentlige veinett er optimalt i forhold til akseptabel trafikkavvikling på den ene siden, og forpliktende miljø- og utslippsmål på den andre siden".

Flyt viktig

- Flyt i trafikken er virkemiddelet for å få ned utslippene, sa seniorforsker Tore Knudsen da rapporten ble presentert. Forskerne har studert avgassutslipp fra trafikken og kommet til at det spesielt er viktig å unngå hastigheter under 20-30 km/t.

Rapporten peker også på at en raskere utskifting av bilparken vil redusere utslippene. I dag er 20 prosent av bilparken over 15 år gammel men står for 70 prosent av utslippene ut over CO₂. Også CO₂-utslippet er høyere på eldre biler, fordi disse bruker mer drivstoff enn nye.



Kø er verst: Økt vegkapasitet inn til storbyene vil lett spises opp av økt bilkjøring. Nye virkemidler må til for å hindre ny kø. (Foto: Håkon Aurlien)

Vidt miljøbegrep

Sidsel Kålås mener det er viktig og nødvendig å vurdere flere miljøfaktorer enn utslipp, blant annet inngrep i kulturminner, barriere for dyr og mennesker, nye støvutsatte områder og nedbygging av landbruksjord, samt at byene har arealknapphet.

- Vi er selvsagt ikke imot bedre veger, men nye veger er nok ikke det mest effektive virkemiddelet for å få bedre miljø. Vi må ha mange tanker i hodet samtidig, understreker hun.

Veg viktig for miljø

- Vegen er sjelden en del av mil-

jødebatten og det miljøpolitiske virkemiddelapparatet. Det bør den bli, påpeker OFV-direktør Øyvind Solberg Thorsen. OFV arbeider for vegtrafikk uten negative konsekvenser for mennesker og miljø.

- Det betyr ikke minst mer miljøeffektiv veitrafikk. Det er mye fokus på miljøeffekter av bedre biler, og mye fokus på å få flere til å reise kollektivt. Vi håper at en rapport som klart og tydelig belyser den positive sammenhengen mellom gode veger og godt miljøarbeid, kan gjøre bedre veger til et miljøtiltak, sier Thorsen.

Må regulere bytrafikken

Sintef-forskerne forutsetter at utbygging av veger for å løse eksisterende køproblemer, følges av tiltak for å unngå økt bilkjøring.

Håkon Aurlien

OSLO: Men det må gjøres med helt andre virkemidler enn kapasitetsbegrensning.

- Kapasitetsbegrensning av vegene er ingen god løsning, for det fører til høye utslipp og høyt drivstofforbruk. I stedet bør man regulere etterspørselen med virkemidler som parkering, vegprising og adgangskontroll til hovedvegene, sier forsker Tore Knudsen.

- Noe må gjøres, for økt vegkapasitet vil føre til at over 40 prosent av de som i dag reiser kollektivt inn til byene, i stedet

vil velge å kjøre bil selv, sier han.

- Vi vet at man ikke kan bygge seg bort fra køene for eksempel i Osloregionen, sier seksjonsleder Sidsel Kålås i Vegdirektoratet.

- Vi mener også at vegprising og andre tiltak kan gjøre det unødvendig å bygge ut vegen, og dermed vil gi en vesentlig bedre miljøeffekt til vesentlig lavere kostnad, sier Sidsel Kålås.

FAKTA

Rapporten viser effekter i tre scenarier:

1: (Eksempel: E6 i Gudbrandsdalen) En brukbar tofeltsveg med til dels dårlig kurvatur som går gjennom to tettsteder, blir erstattet av en firefeltsveg utenom tettstedene. Virkning: CO₂-utslippet pr kjørt kilometer blir redusert med 26 prosent, mens øvrige utslipp (kull, nitrogenoksyder og hydrokarboner) blir halvert.

2: (Eksempel: Vestlandsveger) En smal, svingete tofeltsveg med flere enfeltsstrekninger som går gjennom to tettsteder, erstattes av en god tofeltsveg utenom tettstedene. Virkning: CO₂-utslippet går ned med 11 prosent mens øvrige utslipp reduseres med to tredjedeler.

3: (Eksempel: innfartsveger til Oslo) En bymotorveg/innfartsveg er sterkt overbelastet i rushtidene, og utvides med et ekstra felt. Virkning: Forutsatt at trafikken holdes på samme nivå, går CO₂-utslippet pr transportert km ned med 38 prosent mens øvrige utslipp blir mer enn halvert.



Kamp mot ekstremvær: - Vi lanserer nå et flunkende nytt beredskapssystem for å hindre katastrofer under ekstreme værforhold, sier Jan Erik Myhr. (Foto: Knut Opeide)

Krise i tre trinn

Klok av skade har Statens vegvesen i Region midt nå utviklet et avansert beredskapssystem for å stå bedre rustet til å takle ekstreme værforhold i framtiden.

Knut Opeide

TRONDHEIM: - En umiddelbar konsekvens av det nye beredskapssystemet er at trafikantene oftere vil møte kjøreforbud og stengte

veger og bruer når værprognosene indikerer fare for kritiske situasjoner, sier Vegvesenets beredskapsleder i Region midt, Jan Erik Myhr.

Grisevær

Han peker på at Statens vegvesen har velprøvde systemer for beredskap på høyfjelloverganger og i spesielt rasfarlige områder.

- Men hittil har vi ikke hatt noe system for å håndtere ekstremvær i andre deler av landet. Samtidig vil klimaendringene øke faren for kritiske nedbørmengder, ras og flom i nye og uvante områder, poengterer han.

Det nye systemet testes nå ut i utvalgte områder i Midt-Norge

fram til 1. juli. Jan Erik Myhr har ledet arbeidet med å utvikle systemet. Han legger ikke skjul på at han nå håper på mye grisevær, slik at systemet blir skikkelig testet.

Proaktiv håndtering

Den konkrete bakgrunnen for at Vegvesenet i Region midt satte i verk arbeidet med et slikt system, var det kraftige regnværet og flommen i fjor vinter, som førte både til dødsfall og store materielle skader.

- Tradisjonelt har Vegvesenet vært avventende under vanskelig vær. Fokus har vært på å rydde opp i etterkant. Nå vil vi gå fra reaktiv til proaktiv håndtering av ekstremvær. Basert på værprognoser vil vi

tidlig etablere relevant beredskap og sette inn tiltak for å minske skadene, forklarer Myhr.

I tre trinn

Et sentralt grep i det nye opplegget er en gradering av beredskapen i tre trinn, avhengig av hvor ekstreme forhold som ventes. Data fra ulike kilder bearbejdes og gir grønn, gul eller rød beredskap dersom summen av regn og smeltevann ventes å overstige forhåndsdefinerte terskelverdier for området. (Se nærmere om dette i artikkelen under.)

Avhengig av fargen på beredskapen setter Vegvesenet i gang nøye definerte prosedyrer som involve-

rer ulike deler av organisasjonen. Samtidig pålegges veventreprenøren i området å høyne sin beredskap og foreta hyppige kontroller av utsatte deler av vegnettet. I bunnen for det hele er det laget beredskapsplaner for hvert område med oversikt over kjente raspunkt, bruer og andre sårbare områder.

Myhr forteller at de så langt bare har hatt ett tilfelle med beredskap med det nye opplegget. Det var i Romsdal og gikk helt som bestilt: Varsel om regn og snøsmelting utløste rød beredskap i et mindre område langs E136. Her ble vegen stengt, og bare en halvtime senere gikk det et stort sørpeskred over vegen.

Værdata kan redde veger

Entreprenørene skal i framtida bruke værdata til å forutse skred og store vannmengder, noe som kan hindre at veger raser ut.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Klimaendringer gjør at det kommer til å regne mer enn før, det vil bli mer sørpe og flomskred enn før - på andre steder enn før. Dette får konsekvenser for vegnettet, og Statens vegvesen setter alle kluter til for å komme værgudene i forkjøpet.

Kart over værdata

- Vi jobber blant annet med å bruke værdata som er basert på nedbør og snøsmelting på en ny måte. Sammen med Meteorologisk institutt, kartverket og NVE (senorge.no) utvikler vi kart som viser hvor vanntilførselen er i ulike områder, forteller delprosjektleder Roald Aabø i Statens vegvesen. Det finnes data tilbake til 1970, og vi bruker terskelverdier basert på regn og snøsmelting som viser når det er så mye vann at det er fare på ferde. Dette vises på kart ved hjelp av fargekoder.

- Målet er at vi om fire år skal ha tatt i bruk slike værdatakart for

hele landet. Entreprenørene kan bruke prognoser til å forutse når det bør gjøres tiltak. Overstiger vann og snøsmelting en gitt grense bestemt av fargekodene kan dette for eksempel utløse kontroll av at dreneringer og grøfter for å hindre at disse er tette, opplyser Aabø.

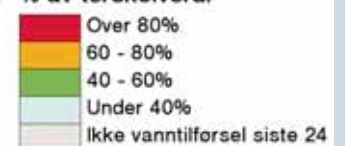
Værdatakart: Kart som viser områder som får for mye vanntilførsel skal bidra til å forebygge ras langs vegnettet i framtida. I de røde områdene er det fare for hendelser langs vegen. (Illustrasjon: NVE & Meteorologisk institutt)

Vanntilførsel fra observasjoner

Døgnverdi som prosent av terskelverdi.

Dato: 31. januar 2006

% av terskelverdi



Ved all bruk av kart, tekst og tall skal det gjøres oppmerksom på at de kommer fra Norges vassdrags- og energidirektorat og Meteorologisk institutt.

seNorge.no

REPORTASJE



Betne utsikt: Skisse av ein aktuell utsiktsplattform ved Vøringsfossen, som skal betre opplevinga av fossejuvet. (Fotomontasje: Jarmund/Vignæs AS Arkitekter MNAL)

God dialog om Vøringsfossen

Statens vegvesen og Eidfjord kommune er no inne i ein god dialog om vidare arbeid med utvikling Vøringsfossen som turistattraksjon.

Geir Brekke

BERGEN: Vøringsfossen kastar seg ned i stupet i Måbødalen frå Hardangervidda. Området er eitt av dei viktigaste naturskapte reislivsikona i Norge, går det fram av vurderinga til Statens vegvesen sitt turistvegprosjekt.

- Turistvegprosjektet søker å medverka til kvalitetsheving av i alt

tre slike nasjonale punkt. Dei to andre er Trollstigplataet i Møre og Romsdal og Gjendeosen i Oppland. Dette krev stort engasjement både frå statleg, regionalt og lokalt hald, og er ei utfordrande samarbeidsoppgave.

Tilrettelegging

- Vi har hatt fleire møte med Eidfjord kommune og Eidfjord Utvikling om korleis vi best kan leggja til rette for turistane som stoppar her på veg langs rv. 7 mellom Hallingdal og Hardanger, seier delprosjektleiaren Bjørn Andresen i turistvegprosjektet.

- I dag er områda kring Vøringsfossen svært nedlite, lite funksjonelle og tiltalende for turistane, meiner vi i turistvegprosjektet.

Prinsippsemje

- Kvalitetsstyret for nasjonale turistvegvar har gitt si vurdering av kva som må til for at området skal framstå som ein naturattraksjon, og ønskjer difor at kommersielle tilbod ikkje skal vera for omfattande. På det grunnlaget har turistvegprosjektet fått laga ein såkalla muligeistudie, der krava til kvalitet i utforminga av tiltaka har vore vektlagt. Det er semje om å leggja hovudprinsippa i denne utgreinga til grunn for vidare samarbeid den utbygginga som skal ved Vøringsfossen, seier delprosjektleiaren til Vegen og vi.

70 mill.

Statens vegvesen reknar med at kostnadene med utbygginga på Fos-

satromme, ved Fossli hotell og gangvegen mellom desse områda vil kunne ligga på mellom 57 og 72 mill. kr.. Av dette er det som eit førebels tal nemnd 27-42 mill. kr. til bygningar, 21 mill. i infrastruktur i form av m.a. betre orden på parkeringstilhøva og 9 mill. kr. på sjøve opplevingsdelen. Turistvegprosjektet ser for sin del grunnlag for å gå inn med 15 mill. kr. til investeringar i sams infrastuktur og bidrag til opplevingsdelen. I tillegg vil prosjektet stå for leingi av prosessen og planleggingsmidlar på inntil 5 mill. kr.

Offentleg kontroll

Kvalitetsstyret for turistvegprosjektet seier at det offentlege må vera sikra full kontroll over utvikling av

areala som inngår i attraksjonen. Dette er viktig for å sikra nasjonal kvalitet både på investeringar og i høve til framtidig drift og vidareutvikling.

- Landskapsrommet kring attraksjonen må forvaltast slik at Vøringsfossen sin attraksjonsverdi ikkje blir forringa, heiter det m.a. i føringane frå turistvegprosjektet i Statens vegvesen.

Finansiering

- Inneverande år vil vi halde fram med planprosessen i lag med Eidfjord kommune og Eidfjord utvikling. Vi har i den samanheng fokus på å få fram ein finansieringsplan for utvikling av Vøringsfossen til ein fullverdig nasjonal attraksjon, seier Bjørn Andresen.

Meir trolltog

Statens vegvesen har godteke at det blir eit utviding for det såkalla Trolltoget på gamlevegen i Måbødalen frå sommaren av.

Geir Brekke

HARDANGER: Dermed blir det teke i bruk endå eit vognsett med opplevingsturar på den gamle vegen, som elles er regulert som

gang- og sykkelveg gjennom det trange juvet frå Måbø til toppen av Vøringsfossen.

Statens vegvesen vil forsterke skiltinga av rasfare langs gamlevegen, etter at ein rapport har dokumentert at det er ein viss fare for steinsprang og ras langs gamlevegen som slynger seg veg i svært bratt terreng. Den nemnde rapporten har iallfall ført med seg at turistvegprosjektet har skrinlagt planane om å opne gamlevegen

også for småbiltrafikk i ei retning om sommaren. No blir det i staden ei utviding av turistguidinga med det populære trolltoget i Måbødalen i turistsesongen.

Nok eit tog: Det blir til sommaren sett inn eit Trolltog nr. 2 på gamlevegen i Måbødalen. (Foto: Reisemål Hardangerfjord AS/Trond Tandberg)



Nærmer vi oss transportkaos?

■ Bilaksjonen vil nå advare mot at Norge i nær framtid vil kunne oppleve et trafikkaos. Til eks. har tungtrafikken på Sørlandet øket med 8 % årlig i flere år og er nå dobbelt så stor som for få år siden. Vi har samme tendens over hele landet og når våre veier i tillegg har dårlig standard, er vi meget betenkte over dette. Møteulykker har blitt en fast nyhet og uten møtesikre veier, vil dette bare være en økende trussel. Lav veistandard betyr saktegående trafikk og våre transportkostnader og tidsforbruk på veiene, blir stort. Til en sammenligning skal 90 % av hovedveiene i Sverige,

være møtesikre i 2015?

■ Så ser vi at jernbanen har store problemer med transport av gods og det vil ta mange år før kapasiteten her kan økes. Når jernbanen ikke har god regularitet, vil gods automatisk havne over på veiene. Cargo Net er fortvilet over situasjonen og det er det en helt tydelig grunn til. Vegsjefer oppfordre til å få mere gods over på veien, men det går jo ikke all den tid jernbanen er sprengt allerede? I og med at andre land i Europa, kan låne penger av det norske oljefondet til 2,5 % rente, må vel Norge kunne gjøre det samme?

■ Land med store underskudd på handelsbalansen, bygger veier og jernbane i raskt tempo, da de har sett lønnsomheten og viktigheten av å gjøre dette. Effektive, miljøvennlige og trafikksikre stamveier mellom landsdelene og et godt vedlikeholdt sekundærveinett, er en betingelse for at et land skal kunne fungere.

■ Når kommer et flertall på Stortinget til å se dette?

for Bilaksjonen
Kjell Hansen
Leder

Hvorfor ikke spare strøm når det ikke gir ulemper?



Ved å styre styrken på lyset kan man spare strøm uten at det fører til ulemper, mener innsenderen. (Arkivfoto: Birger Aase)

■ I Ingeniørnytt nr.3 av 21.mars 2007 er det en interessant artikkel om effektivisering av gatebelysningen i Oslo.

■ I hovedtrekk går løsningen ut på å kunne fjernstyre lyset opp eller ned ved forskjellige scenarier på vegnettet. Dette gjøres ved hjelp av elektroniske komponenter i armaturene. Komponentene styres igjen av signaler fra refleksmålere. Dette systemet sammen med bruk av "sparepærer" har gitt inntil 70 % strømbesparelse i testanlegg. Beregninger som er gjort, viser at investeringen vil være tilbakebetalt i løpet av 7-8 år. I tillegg vil det være frigitt elektrisk energi som kan nyttes til andre formål.

■ For Statens vegvesen ville det være god økonomi hvis resultatene fra Oslo kan overføres til ordinær vegbelysning langs riks- og fylkesveger. Et samarbeid mellom Vegdirektoratet og Oslo kommune vil raskt kunne klarlegge dette, og hvis resultatet er positivt, bør systemet installeres og tas i bruk snarest mulig.

Per S Garnes

Er bompengene tapt?

■ Ifølge Tønsbergs Blad og VG av 26. mars 2007 så forsvinner alt for mye av bompengene til bomselskaperes dyre konferanser, høye lønninger, høye styrehonorarer, dyre utenlandsreiser med ledsager og så videre. Skal vi finne oss i dette? I 2005 betalte vi 4,2 milliarder kroner i bompenger til riks- og fylkesveier. For å administrere dette gikk det med 0.46 milliarder kroner (godt over 10 prosent) eller nok til å bygge en halv mil med firefelts motorvei. Dette ville således vært nok penger til å bygge ny firefelts E-18 gjennom hele Vestfold innen

samme tidsramme som den var/er tenkt planlagt og bygd per i dag. Hvorfor skal vi fø på disse snylterne? Det sies at det er underskudd på arbeidskraft i Norge. Hvorfor ikke sette de som i dag arbeider i bomselskapene inn i produktivt arbeid et annet sted? Den svenske kommunikasjonsminister Rosengren sa på en konferanse jeg var på i Göteborg for noen år siden: "Bompenger er en byråkratisk parasitt som er med på å fordyre veianlegg. Slike kostnader har vi ikke råd til i Sverige". Er det oljepengene som gjør at vi har

så mye bedre råd i Norge, eller er det manglende økonomisk styring? Hvorfor ikke bruke oljepenger til nye vegger? En slik anvendelse av pengene ville gitt en vesentlig bedre internrente en det vi får andre steder i dag.

■ For interesserte kan nevnes at ved et anlegg for noen år siden på Ringerike blev det krevd inn 204 millioner kroner til parasitten for bompengene mens selve veien fikk 195 millioner kroner.

Audun Nordbotten

Miljøvennlig motorveiutbygging

■ I et brev til samferdselsministeren krever Natur og Ungdom, Norges Naturvernforbund og fem politiske ungdomsorganisasjoner at veimyndighetene må prioritere midtrekkverk og andre sikkerhetstiltak på våre stamveier fremfor bl.a. utbygging av fire felts motorvei på strekningen mellom Gardermoen og Biri.

■ Bakgrunnen for brevet er en rapport fra Sintef som tydeligvis har falt i svært dårlig jord hos miljøorganisasjonene og "ungdomspartiene". Rapporten viser bl.a. at når den 6 mil lange strekningen fra Gardermoen til Koloemoen blir utbygget til firefeltsvei, spares miljøet for 4 603 tonn CO2 årlig.

■ SINTEF har undersøkt miljømessige konsekvenser av bedre veier. Den største miljøgevinsten skjer ved utbygging av veier med den største trafikken. SINTEF-rapporten viser at miljøbesparelsene kan bli store når strekningen blir utbygget til firefeltsvei. Miljøet kan også forskånes for andre utslipp enn CO2. Hovedforklaringen er at man får jevnere flyt i trafikken, som igjen gir lavere drivstofforbruk.

■ Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom er standhaftige motstandere av selv en minimal fire felts vei utbygging i Norge. Motstanden er i bunn og grunn ut i fra tankegangen om at vi kan ikke tillate fire felts veier for da kommer folk og varer fortere frem. Det vil medføre at folk vil benytte mer bil som utkonkurrerer kollektiv transport og samtidig er skadelig for miljøet.

■ Det er først og fremst bilkøer i de store byene som gir negative miljøkonsekvenser. Og disse kan løses ved å kombinere vei og kollektiv utbygging. Man har ikke klart å skille miljømessig mellom utbygging av veinett i en by kontra utbygging av veinett mellom byer. Her er det en vesentlig forskjell.

■ Utbygging av veinettet mellom byene vil antakelig for Norge sin del gi mest positive miljøgevinster i forhold til at Norge i dag har et av Europas desidert dårligste veinett. Veinettet forbruker mye mer energi pr passasjer og tonn enn våre naboland. Høyde variasjoner og svingete veier gir store variasjoner i kjørehastighet som igjen gir økt diesel- og bensinforbruk og øker dekkslitasjen. Underdimensjonerte veier gir videre kø problemer og dermed unødvendige utslipp.

■ Naturvernforbundet hevder i stadige avisinnlegg at man bør velge "mindre utbedringer av eksisterende veinett" som alternativ til utbygging av fire felts motorveier. Alternativet er to og tre felts veier med midtdeler. Det må gjøres store investeringer i veibanen for å kunne komme opp i den bredden som er nødvendig for å kunne sette opp midtdeler. I tillegg må en rekke konstruksjoner som broer og tunneler utvides i bredden. Tilsvarende må ny polstring og tilrettelegging av sideterrenget gjøres. Kostnaden for endring av konstruksjoner og sideterreng er stort sett den samme for to/tre felts veier som for fire felts veier.

■ Nord for Lillehammer er det bygget en såkalt smal fire felts vei.



(Arkivfoto: Geir Brekke)

Veien har en totalbredde på 16 meter, og hver kjørebane er 3,75 meter bred. Smale fire felts veier er spesielt vel egnet der trafikkvolumet ikke krever standard fire felts vei. På de fleste veistrekkninger i Norge med stor trafikk, vil derfor en to/tre felts vei med midtdeler ikke bli nevneverdig mye billigere enn en smal fire felts vei. Dersom trafikken på veien er så stor at den for eller siden likevel må bygges ut til fire felts vei, vil det bli dyrere å lage en midlertidig løsning med to/tre felts vei først. Det er dokumentert at fire felts veier har en kapasitet som er tre/fire ganger høyere enn en to felt vei og at trafikken kan holde høy hastighet samtidig som alvorlige ulykker reduseres med om lag 90 pst. En to/tre felts vei med midtdeler som koster nesten like mye, vil verken gi økt fremkomlighet eller mer forutsigbar reisetid. Så hvorfor bygge slike veier?

■ Den eneste årsaken er Naturvernforbundets frykt for at bygging av fire felts veier skal gå ut over trafikkgrunnlaget til jernbanen. I arbeidet med fylkesplanen for transportkorridoren mellom Gardermoen og Mjøsbuene, ble det imidlertid gjort beregninger som viste at konkurranseflatene mellom jernbane og bil ikke var store. Selv en omfattende utbygging av jernbanenettet på strekningen ville ikke kapre mange prosent av veitrafikken fordi så mange reiser mellom steder hvor det ikke går tog. Trafikantgruppene har ulike behov. I Østfold har allerede et forbedret jernbane- og ekspressbusstilbud ført til økt kollektivandel samtidig som trafikkveksten på nye fire felts E-6 ikke har vært større enn andre høyt trafikkerte stamveier.

Leif Kåre Spartveit

Om Au2sys m.m. Er det mote å skrive med tall?

■ Det er jo veldig likt, men virker kanskje litt 1foldig? Jeg synes slik bruk av tall burde ned2nes i vår etat. - Husk for øvrig at 3ning er sunt, f eks kan man hver morgen 4 seg ned trappen i stedet for å gå normalt, dette skal særlig være populært blant spreke 5inister. Eller man kan gå over Grønland med gammeldags 6tant, men hvis man overanstrenger seg kan man fort havne på 7kehus. Men der blir man raskt utskrevet, det er jo ikke tale om at slikt sm8ri kan medføre særlig 9-10dige undersøkelser. Blant andre aktiviteter kan nevnes 11padding, men dette krever en viss 12modighet. - Slik tallskriving kan fort virke 13de!

Olav Leite

REPORTASJE

Etterlyser bildefakta

Norsk vegmuseum har mange bilder de mangler opplysninger om. Gjennom ei fast spalte på baksida av Vegen og vi håper de å få svar på noe av det de lurar på.

Henriette Erken Busterud

FÅBERG: På Norsk vegmuseum har de haugvis med bilder de gjerne vil vite mer om. Nå har museets fotograf Ole Arvid Flatmark plukket ut en del bilder som skal presenteres i ei ny fast spalte på baksida av Vegen og vi som heter "Hvem, hva, hvor?".

- Vi håper leserne kan gi svar på noe av de vi lurar på, sier Flatmark.

15 000 bilder

- Staten har massevis av bilder fra ca. 1880 og fram til i dag. Vi har registrert over 15 000 bilder, og i tillegg kommer alle som ikke er systematisert ennå. Halvparten av bildene trenger mer opplysninger, sier museumsdirektør Geir Paulsrud og fortsetter: Nå gjelder det å få tatt et tak og få identifisert noen av bildene vi ikke kjenner opphavet til.

Det er mange bilder i et bilde, og vi vil ha flest mulig opplysninger, slik at vi får flest mulig treff når vi søker. Slik vil vi og publikum få et mer verdifullt fotoarkiv på internett – som mange bruker når de søker etter bilder til reklameannonser og bøker og så videre.

Hjelp fra andre

- Jeg har gått gjennom bildene vi har og gjort et utvalg som vi vil presentere i Vegen og vi, sier fotograf Flatmark. Mange av bildene har bare noen få opplysninger.

- Vi vet kanskje når og hvor det er tatt, men ikke noe mer. For eksempel har vi et bilde av en gammel lastebil, men vi vet ikke i hvilken sammenheng den ble brukt, stedet bildet er tatt på, når det var og hvem som kjørte.

Det er vel først og fremst pensjonister som kan si noe om bildene, men vi håper også andre kan hjelpe oss. Mange bilder ligger også i andres arkiver og finnes i bøker, slik at kanskje noen kan gjenkjenne dem, sier Flatmark.



Bildeserie: Fotograf Ole Arvid Flatmark og direktør Geir Paulsrud ved Norsk vegmuseum håper Vegen og vis lesere kan bidra med gamle bildefakta i ny spalte. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Besøkhjelp

Ved inngangspartiet til museet har Flatmark satt opp noen vegger med

gamle bilder i håp om at besøkende kan gjenkjenne noe av det de ser.

- Ved siden av bildeveggene lig-

ger det ark som folk kan fylle ut med opplysninger om det de vet. Jeg skifter ut bildene innimellom,

og vi har faktisk fått en del opplysninger på denne måte, avslutter Flatmark.

Omveg til museum

Nå kan publikum se utstillinga "Omveg" på Norsk vegmuseum som viser de Nasjonale turistvegene.

Henriette Erken Busterud

FÅBERG: Utstillinga om Nasjonale turistveger ble presentert på Norsk design og arkitektursenter i Oslo i høst og satte publikumsrekord. Uten omveg er den transportert til Norsk vegmuseum, der publikum nå kan ta den nærmere i øyesyn.

Miniatyrmodell

Utstillinga med navnet "Omveg,

arkitektur og design langs 18 nasjonale turistveger" viser Norge og nasjonale turistveger i miniatyr. Turistvegprosjektet går også nye veger når det gjelder utstilling: Mens du går rundt på ei rampe blant furutrær kan du se ned på en modell av kongeriket der små kamerautstyrte biler kjører rundt på de nasjonale turistvegene. Underveis stopper de på rasteplasser og det vises film fra turistvegens perler på storskjerm. Det er et svensk filmteam som har filmet arkitektur og natur og intervjuet de reisende langs turistvegene, og utstillinga er lagd i samarbeid med Norsk Form.



Omveg: De som tar turen til Norsk vegmuseum i sommer kan blant annet se utstillinga "Omveg" som tar publikum med på en reise langs de nasjonale turistvegene. (Foto: Henriette Erken Busterud)

TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Tore Gomo ■ **ALDER:** 59 ■ **STILLING:** Prosjektleder ■ **BOSTED:** Lier
■ **SIVILSTATUS:** Samboer ■ **AKTUELL SOM:** Prosjektleder tunneloppripping
Hanekleivtunnelen og E18 tunnelene i Nordre Vestfold

Ryddegutten

- Det er ikke den vanskeligste jobben jeg har hatt, men definitivt den mest ubehagelige.

Kjell Wold

DRAMMEN: Det sier prosjektlederen for oppryddingen etter raset i Hanekleivtunnelen og sikringen av de andre E18-tunnelene i Nordre Vestfold, Tore Gomo i Statens vegvesen.

Han er selv også veldig overrasket over det som har blitt avdekket de siste par månedene etter at han ble bedt om å være ryddegutt for Hanekleivtunnelen i Vestfold den 10. januar.

Uvitende

- Jeg var midt inne i arbeidet med avslutningen av prosjektet Kreftingsgate i sentrumsring Drammen, da jeg ble ringt opp av vår nye utbyggings sjef i Region sør. Han spurte om jeg og kollega Egil Tveide i Kristiansand kunne ta ansvaret for arbeidet med å sikre og reparere skadene etter raset i romjulen. Lite ante vi da om at dette snart skulle vokse til en mye større og mer krevende jobb, sier sørtrønderen med drøye 30 års fartstid i etaten.

Åpenhet best

Det Gomo i januar regnet som et korttidsengasjement i tillegg til prosjektlederjobben i Drammen kan nå vise seg å bli en stor jobb som kan ta mesteparten av 2007. Han synes det er vanskelig å fatte hvordan dette kan ha skjedd, men erkjenner klart det ansvaret hans egen etat har for det dårlige arbeidet som er gjort på disse tunnelene og som påpekes ganske grundig i rapporten fra undersøkelsesgruppen.

- Det er heller ikke enkelt å holde seg til pågangen fra media når maset om når vi kan gjenåpne stadig gjentas og gjentas og vi ikke kan gi noe sikkert svar. Det er også vanskelig å være så klar som mediene kanskje kunne ha ønsket seg. Jeg synes det er greit å innrømme feil vi vet vi har gjort, men å kommentere spekulasjoner om det vi ikke har full klarhet i, mener jeg vi skal avstå fra, sier Gomo.

Verdal og Botswana

Tore Gomo ble født i Rissa i Sør-Trøndelag på den "riktige siden" av Trondheimsfjorden, som han uttrykker det. 59-åringen fikk sin ingeniørutdannelse på NKI i Trondheim i 1971. Samme år fikk han sin første jobb i Statens vegvesen i Nord-Trøndelag som konstruktør. Etter tre måneder hoppet han av til en bedre betalt jobb i NVE i fem år. Der stelte han blant annet med tunneler. Først på Grytten-anlegget (Mardøla) i Møre og Romsdal, senere på det

store Ulla-Førre anlegget i Ryfylke i Rogaland. I 1977 var det tilbake til Statens vegvesen i Nord-Trøndelag igjen blant annet som anleggsleder på rv. 72 i Verdal. I 1985 fikk han drømmejobben for NORAD i Botswana i to og et halvt år som vegbygger.

Tunnelsmell

Tilbake i Trøndelag i 1988 ble det flere store vegprosjekter. I 1988 ble han kontrollingeniør og siden byggeleder på sitt første store tunnelprosjekt i Vegvesenet, Grillstadtunnelen på E6 øst i Trondheim. Ved omorganiseringen i 1995 trengte han luftforandring og søkte seg til Vegpakke Drammen i Buskerud. Året etter ble han prosjektleder for Bragernesprosjektet til nesten 1 milliard. Ikke lenge etter at tunneldrivingen startet på Brakerøya i 1998 smalt det så hele byen hørte det. Tre mennesker mistet livet i eksplosjonen. Og Gomo fikk sin ilddåp i riksmidlene. Siden har han håndtert både det tunnelprosjektet og andre storprosjekt på en god måte. Det gjorde ham aktuell da ledelsen i Region sør måtte innkalle strakshjelp til å lede arbeidet med sikring og reparasjon av E18-tunnelene. Det har vært en riksnøhet mer eller mindre sammenhengende i snart fire måneder.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

- Det skyldes åpenbart at det er livsfarlig å være trafikant. Og at vi undervurderer farene med å ferdes i trafikken.

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

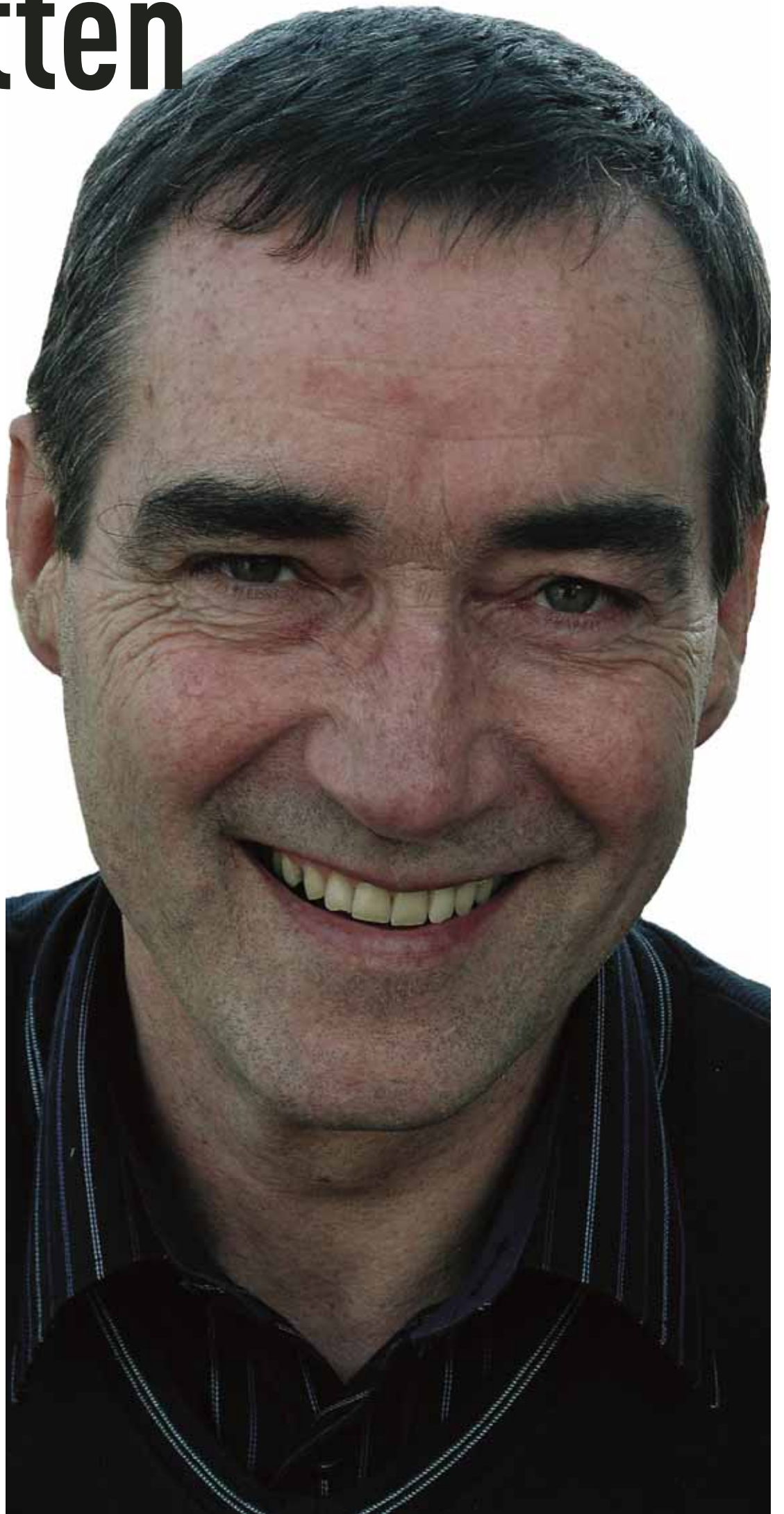
- Ta vegbrukerne på alvor. Systematisere tilbakemeldingene og prioritere kostnadseffektive tiltak.

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

- Nedsatt et permanent forbedringsutvalg med friske øyne på vår virksomhet. Tilpasse og effektivisere organisasjonen og reversere byråkratiske rutiner og prosedyrer for å frigjøre tid til å gjøre jobben vår.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

- Slappe av og forberede en tale til min etterfølger. Overbevis henne om at klimatrusselen er reell og menneskeskapt og gå inn for drastiske endringer i transportpolitikken.



LØSGRUS

HVA SKJER?

23-29. APRIL/GLOBALT

■ FNs trafikksikkerhetsuke

23. APRIL/HELE LANDET

■ Vegvesenets kampanje
Bruk hjelm starter

25. APRIL/HELE LANDET

■ Støyfri dag/Stillhetens dag

27. APRIL/DRAMMEN

■ Tilbudsåpning Entrepriise
2 på tunnelene i Vestfold

2.-3. MAI/BUSKERUD

■ Transportkomiteen på fylkesbefaring

3. MAI/HELE LANDET

■ Kampanjestart "Ren Vei"

7-8. MAI/STOCKHOLM

■ Nordisk trafikksignalkonferanse

10-12. MAI/LILLESTRØM

■ Transport 2007

16-18. MAI/OSLO

■ CIECA: Internasjonal konferanse om føreropplæring

22-23. MAI/STAVERN

■ STRAKS-konferanse

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

HVEM HVA HVOR?



NORSK VEGMUSEUM

Vet du noe om dette bildet?

Norsk vegmuseum etterlyser informasjon om bildet. Har du opplysninger kan disse sendes til Norsk vegmuseums fotograf Ole A Flatmark. Epost: ole-arvid.flatmark@vegvesen.no telefon 61 28 52 67, eller Postadr.: Norsk vegmuseum, Hunderfossvegen 757, 2625 Fåberg.



LØST OG FAST

Ord for dagen

Løpometer

Hvorfor kan ikke en meter være en meter, også blant ingeniørene i Statens vegvesen? I fullt alvor snakker de om at en vestrekning er så og så mange lengdemeter. Hva mener de med det? Noen vegingeniører har også begynt å ta i bruk måleenheten løpometer. Hva i all verden er det for noe?

Ukjent bruksendring

- Ein gong var det haldeplass for buss, så kom det venteskur på haldeplassen, vidare vart det innført renovasjon i heradet. Vi har ikkje fått søknad om bruksendring frå haldeplass til camping. Dei har kort veg til renovasjon dei som campar, melder Ingebjørn Steen ved Hardanger og Voss distrikt. Bilete er teke ved Kvalvik i Ullensvang på vegstrekninga rv. 550 mellom Utne og Jondal. (Foto: Ingebjørn Steen)



Strupa

Ved forespørsel fikk vi dette svaret fra lokal kjentmann Halvor Sem på Søndre Sem: Strupa-navnet kommer av at ei sideelv (en løk) til Heddøla gikk her. Under tømmerfløting var det problemer ved en innsnevring av løken der det

store murhuset står, som i dag er rosa og huser bl.a. en frisørsalong og en del leiligheter. Tømmeret "vasa seg" der - eller strupte seg. Strupa ligger ved E134 noen få kilometer vest for Notodden. (Foto: Kjell Wold)



HER OM DAGEN

Fv. 257 Vaskerelven i Bergen sentrum har åpnet for trafikk igjen etter 16 måneders kabelfornytelse og gatebygging. (Foto: Geir Brekke)



UNORMALER

64

Lovlig lenge

I Narvik, hvor dette bildet er tatt, er det visst noen som gleder seg til 1. mai. Da slipper de nemlig å bry seg om forbudet mot å parkere i gata. Eller???

- Vi mener at en slik datovarsling av forbudsskiltets gyldighet ikke kan være lovlig, uttaler Vegen og vi unormale jury i en usedvanlig dristig kommentar. Juryen peker på at underskiltet som varsler tidsbegrensningen, skilt 806 "Tid", ifølge Vegvesenets skiltnormaler alltid skal vise tidsrommet i form av klokkeslett i hele timer, og altså ikke datoer.

- Vår klare mening er at et slikt skilt som bare gjelder om vinteren, skal tildekkes eller fjernes i tiden mellom 1. mai og 1. november, sier juryen som syrlig legger til at dette bildet ble tatt i fjorårets sommerferie.

Fy for skam!



Datostempling: Underskilt for parkering forbudt skal angi tidsrommet i form av klokkeslett og timer, ikke i måneder som her. (Foto: Helge Ullsand)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Krever mer veg-penger

- Regjeringen må nå foreta en kraftig økning i bevilgningene til vegformål, mener Vegdirektoratet. Næringslivet taper milliarder av kroner på grunn av vårt utilstrekkelige vegnett, leser vi i Vegen og vi nr 3 1987. - Mer veg-penger er

lønnsomt for samfunnet. I vegbudsjettet for 1988 bør bevilgningene både til anlegg og vedlikehold økes med drøyt 20 prosent, går det fram av Vegdirektoratets offentlige budsjettforslag for neste år. Artikkelen var signert Jan Fredrik Lund.