



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKTRYGGLEIK:

Eit treårig prosjekt har som mål å betre trafikktryggleiken i Hallingdal med 50 prosent.

SIDE 6

TUNNELER:

- Norske vegtunneler med hvelv er ikke designet for å bli inspisert, sier ingeniørgeolog i Norconsult.

SIDE 15

UTBYGGING:

Første fase i Vegpakke Salten ble omgjort til to prosjekt. Dermed var det klar bane for videre arbeid.

SIDE 18

Nødvendig avklaring

LEDER SIDE 2



Sparer liv

Ein reduksjon på 38 hardt skadde og drepne ungdomar er resultatet etter seks år med "Sei ifrå!"-kampanjen.

(Foto: Geir Brekke) SIDE 5

Sykelrør

Statens vegvesen og Bodø kommune foreslår å bygge en gang- og sykkelveg tube mellom høgskolen og sentrum.

SIDE 7

Mot alle råd

- Innstillingen om forvaltningsreform fra kommunalkomiteen trosser alle faglige råd, sier NITO-leder i Statens vegvesen, Siw Tyl-dum.

SIDE 8



Ulykke ble film

23 år gamle Lars Gjelsnes Hauger fra Årnes vant Statens vegvesens bilbeltefilmkonkurransen.

(Foto: Hilde M. Braaten)

SIDE 12-13



Ingen betydning: Økokrims avsløringer får likevel ingen konsekvenser for tildeling av nye asfaltjobber i 2007. (Foto: Geir Brekke)

Under lupen

Måtte forklare seg: Statens vegvesens ledelse har nå en tett dialog med de fem asfaltentreprenørene som i fjor ble ilagt millionbøter av Økokrim for ulovlig prissamarbeid. Uavklarte forhold førte til utsatt undertegning av årets asfaltkontrakter. Vegdirektoratet har også fått innsyn i Økokrims omfattende bevismateriale.

SIDE 10-11



Raske resultat

Berre få veker etter at ei ny strekning fikk midtrekkverk på E39 i Rogaland er minst sju moglege møteulykker hindra av rekkverket.

(Foto: Tor Oscar Walskaar)

SIDE 4

DAGSORDEN

Nødvendig avklaring

LEDER

Helge Rong

■ Årets asfalt sesong startet med betydelige komplikasjoner. Den såkalte kartellsaken var ennå ikke opp og avgjort. Tre av fem asfaltentreprenører hadde godtatt forelegget de var ilagt av Økokrim, mens to ennå ikke har betalt. Selv om foreleggene er godtatt av entreprenørene, har de ikke erkjent skyld.

■ For Statens vegvesen har dette vært en vanskelig sak. Asfalt er et felt med få aktører, hvor materialressursene er en viktig nøkkel. Tilgangen på råstoffene kontrolleres av et fåtall aktører, som ofte er de samme som står for leggingen av vegdekket. Volumet man kjemper om er også begrenset. Ethvert asfaltverk må også ha et visst volum i løpet av en sesong for å kunne forsvare oppstart.

■ Før man ville tildele årets asfaltkontrakter, stilte vegdirektøren krav om at de involverte partene måtte redegjøre for hvordan de hadde ryddet opp i forholdene Økokrim ila dem bot for. Fristen for å legge frem en slik redegjørelse gikk inn i fristen som var satt for kontraktstildeling. Tilbyderne måtte derfor godta en forlenget vedståelsesfrist.

■ Helt på tampen av fristen for å legge frem redegjørelsen, kom de siste entreprenørene frem med hva de har gjort for å ordne opp i forholdene. Dette var nødvendig for at tilliten mellom kjøper og selger ble gjenopprettet. Uten dette på plass, kunne man ikke tildele oppdrag til disse entreprenørene.

■ Når forhold som den såkalte kartellsaken avdekket, må den skadelidte parten treffe tiltak. Derfor var det viktig og riktig å ikke tildele årets asfaltkontrakter før de avkrevde redegjørelser var på plass.

Tøft gjort

Lars Gjelsnes Hauger får nå vist for hele landet hvordan det gikk da han ble utsatt for en trafikkulykke. Uten bilbelte godt festet holdt det på å gå riktig galt. Nå ruller historien over filmlerretet. Det er modig gjort av Lars, som nå er blitt en varm forkjemper for bruk av bilbelte. Forhåpentlig når han også frem til andre unge mennesker, som ennå ikke har vært utsatt for samme opplevelse.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Olav Sjøfteland, vegdirektør

Å dele dagens vegadministrasjon i ein statleg og ein regional del ser eg som ei svært dårleg løysing

Forvaltningsreforma

Organiseringa av vegsektoren er ein viktig del av forvaltningsreforma som er foresett gjennomført i 2010. Det er forunderleg liten debatt om denne store reforma. Men eg kan forsikre om at i Statens vegvesen er det mykje diskusjon og mange spørsmål blir stilt. Dette er naturleg sidan vegsektoren er ein så stor del av reforma. Dei tilsette i etaten er samfunnsengasjerte menneske, dei er interesserte i utviklinga for denne viktige sektoren og som alle andre er dei interesserte i arbeidsplassane og arbeidsvilkåra sine. Derfor er det mange som spør om korleis blir det med Vegvesenet og dei tilsette i etaten i 2010.

Første del av den store reforma (St. meld. nr. 12 (2006 – 2007)) Regionale fortrinn – regional framtid, blir behandla i Stortinget i desse dagar. Det ser ut til å vere avgjort at ansvaret for om lag to tredeler av riksvegnettet ("øvrige riksvegar") skal overførast til dei nye regionane. Desse vegane saman med dagens fylkesvegnett, vil i 2010 bli eit regionalt vegnett. Stamvegane skal staten framleis ha ansvaret for. Mange er redde for at dette skal føre til redusert vegstandard og endå meir ueinsarta vegstandard i landet. Dette blir ei stor utfordring, men når utfordringa er stor nok, får vi tru at dette klarar samfunnet på ein tilfredsstillande måte.

Det neste viktige spørsmålet er korleis vegadministrasjonen skal organiserast i framtida. Dette vil vere viktig for korleis vi unngår problema som følger med ei tredeling av veghaldaransvaret. Eg oppfatar situasjonen slik at føresetnaden i stortingsmeldinga ligg fast. Dersom det blir mange regionar, blir det framleis ein statleg vegadministrasjon som skal vere felles for det statlege og det regionale vegnettet. Dersom det blir få og store regionar kan det bli aktuelt å overføre regionvegkontora til dei nye regionane. Dette

skal utgreiast nærare når regioninndelinga er avgjort våren 2008. Eg skal vere varsam med å blande meg inn i debatten om den nye regioninndelinga. Men eg føler meg trygg på at for å få ein meir effektiv vegadministrasjon, var det rett å dele landet inn i fem vegregionar. Men det har ikkje vore heilt problemfritt. Eg opplever i mange deler av landet ein svært sterk lokal identitet. Dette kan gjere det vanskeleg å få store folkevalde regionar til å fungere godt.

Å dele dagens vegadministrasjon i ein statleg og ein regional del ser eg som ei svært dårleg løysing. Det vil bli ei sløsing med kompetanse og svært knappe personalressursar. Det er eit forslag om at ein vegadministrasjon administrativt underlagt dei nye regionane, kan ta ansvar for stamvegane slik dagens statlege vegkontor tar ansvar for fylkesvegane. Dette vil bli ein vanskeleg situasjon for staten. Det vil vere vesentleg meir tungvindt for staten å skulle få utført arbeid av fem til ti eller fleire regionar, enn det er for fylkeskommunane i dag som har eitt vegkontor å halde seg til. Eg kjenner meg trygg på at vi vil få den mest effektive administrasjonen ved å ha eit felles vegvesen som tener både staten og regionane uavhengig av talet på regionar. Vurderingane i St. meld. nr. 12 viser også det.

Til dei tilsette i Vegvesenet vil eg sei at eg forstår svært godt redsla for ei ny stor omorganisering. Vi hadde ei stor omorganisering i 2002 for å få eit meir effektivt vegvesen. Dette kosta mykje for mange av dei tilsette. Eg håpar at vi får bygge vidare på dei positive resultatet vi oppnådde med organisasjonen som vi fekk i 2003. Men det skal heller ikkje vere tvil om at vi skal gjere alt vi kan for å følge opp Stortinget sine vedtak på ein positiv måte, bl. a. slik vi gjorde då det som blei Mesta, skulle etablerast.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

Fagpressen

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

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



Ansvarlig redaktør
Helge Rong

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



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

Mobil: 412 321 07
Telefon: 22 07 36 92
E-post: anne.marit.johansen@vegvesen.no



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

Mobil: 980 30 164
Telefon: 22 07 33 89
E-post: henriette.busterud@vegvesen.no



Journalist
Kjell Wold
Region sør

Mobil: 900 94 8 86
Telefon: 32 21 44 81
E-post: kjell.wold@vegvesen.no



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

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



Journalist
Geir Brekke
Region vest

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



Journalist
Knut Opeide
Region midt

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



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

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

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

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

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

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

Redaksjonen avsluttet 8. mai kl. 13.00. Neste utgave kommer 24. mai 2007

KRONIKK

TENK NYTT ■ Det vil ikke være mulig å få til en tilstrekkelig satsning på norsk vegbygging uten at man tenker nytt.

- Utnytt ressursene i anleggsbransjen!

■ Anleggsbransjen er inne i en positiv utvikling. Det er mye å gjøre – mulighetene og utfordringene står i kø. Foreløpig er det lite som tyder på at markedet vil flate ut, og fremdeles er det ledig kapasitet.

■ Norsk samferdselspolitikk på riktig veg?

Norsk samferdselspolitikk har fått et løft med den nåværende regjeringen. Statsbudsjettet for 2007 kan være starten på noe nytt. Behovet for økte ressurser både til drift og vedlikehold og til utbyggingssjekter er imidlertid stort. Bedre infrastruktur er ett av de beste tiltakene for å styrke verdiskapingen i Norge.

■ Det meldes nå om at det er sprengt kapasitet for gods på jernbanen noe som medfører flere vogntog på alt overbelastede veier. Det er tydelig at Norge trenger en enda mer offensiv samferdselspolitikk.

■ Budsjettet for 2007 medfører at man stopper økningen i forfallet på vegene - og kun det. Det er interessant at man i verdens rikeste land kaller dette for et historisk løft. MEF mener at det ikke vil være mulig å få til en tilstrekkelig satsning på norsk vegbygging uten at man tenker nytt. Nye finansieringsformer kan være en veg å gå. Her er det viktig å lære av andre land. Offentlig privat samarbeid (OPS) kan være en måte å gjøre dette på, men det finnes også andre former. MEF vil i tiden som kommer bruke ressurser på å utrede dette. Vi venter også på evalueringen av de tre "prøveprosjektene" innenfor OPS som myndighetene har lovet. Det er usikkert når evalueringen vil foreligge.

■ I Soria-Moria-erklæringen lovet regjeringen å utrede prosjektfinansiering av større samferdselsprosjekter. Slik vi ser det, ble dette avlyst i "Gul bok" i statsbudsjettet for 2007. Det er tydelig at Finansdepartementet ikke ønsker å tenke nytt på dette området. Prosjektfinansiering betyr at man skal finansiere et helt prosjekt samlet. Da kan man bygge ut en hel vegstrekning og ha forutsigbarhet i forhold til finansiering og utnyttelse av eksisterende anleggskapasitet. Dette er kostnadsbesparende både for entreprenør og byggherre.

» **Prosjektfinansiering er kostnadsbesparende både for entreprenør og byggherre.**



Stigende marked: Det er lite som tyder på at markedet vil flate ut, og i anleggsbransjen er det fortsatt kapasitet. (Arkivfoto: Geir Brekke)

TROND JOHANNESSEN



■ **HVEM:** Trond Johannesen er administrerende direktør Maskinentreprenørenes Forbund

■ Bedre veger kan også være et positivt bidrag i den pågående klimadebatten. En fersk rapport fra SINTEF viser at det er store utslippsgevinster å hente ved vegutbedringer. Modernisering av vegene er et effektivt virkemiddel for å redusere utslippene, konkluderer rapporten. Et sentralt funn er at bedre veger ikke genererer mer trafikk. Unntaket er i de største byene. Rapporten er bestilt og finansiert av Opplysningsrådet for Vegtrafikken.

■ Flere store vegprosjekter står

foran realisering. Det er bra! Her er et par eksempler: I Nordland er det klart for fase 1 av vegpakke Salten. Fase 1 har et samlet kostnadsoverslag på 551 mill. kr. Utbyggingen starter i løpet av høsten 2007.

■ En mye større utbygging som står klar for oppstart er utbygging av E6 Gardermoen – Kolomoen. Dagens tofeltsveg skal bygges ut til fire felt. Hele strekningen er på 66 km hvorav to delstrekninger på henholdsvis 11 km og 12 km som har en planlagt byggestart høsten 2007. Kostnadsoverslaget er på ca. 4,5 milliarder kroner.

■ På denne strekningen ønsker SVV Region Øst store anbuds-kontrakter. Dette kom fram på et informasjonsmøte den 27.03. 2007 på Hamar. På møtet la representantene til MEF særlig vekt på de muligheter SSV nå har til å involvere flere tilbydere. Dette kan gjøres ved å dele opp kontraktene i noe mindre enheter der dette er mulig.

■ SVV Region Øst ønsker ikke en slik oppdeling. "Man ønsker å vinne mer erfaring før man eventuelt gjør dette senere." MEF på

sin side mener at SVV har hatt mulighet for å høste tilstrekkelig erfaring fra bygging av store firefelts veger både i Østfold og i Vestfold. Det er på tide å utnytte kapasiteten hos de norske maskinentreprenørene bedre.

» Bruk både store og små anleggs-entreprenører

■ Det er viktig å bruke både store entreprenører og mindre entreprenører ved disse utbyggingsprosjektene. Dette har med gode resultater vært gjort for eksempel ved utbyggingen i Østfold, hvor enkelte prosjekter har vært delt opp i mindre parseller. Både i fase 1 – Vegpakke Salten og på E6 Gardermoen – Kolomoen har Statens Vegvesen nå mulighet til å få større konkurranse ved å dele opp kontraktene der det er mulig. Dette vil bety en positiv utvikling i hele anleggsbransjen og vil medføre kompetanseheving i de mellomstore bedriftene som får mulighet til å delta.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Romsdals Budstifte

- Farlig asfaltmangel

- Vi er sterkt bekymret for tilstanden på vegdekkene etter at Statens vegvesen nå har presentert et forslag til budsjett for 2008 som innebærer enda dårligere asfaltdekker enn i dag, sier lederen for samferdselsutvalget i Møre og Romsdal, Iver Norseth, til Romsdals Budstikke. Ifølge avisa deles bekymringen av Vegvesenets saksbehandler Svein Solbjørg.

FIRDA

Lite interessant

- Vegkontoret i Sogn og Fjordane, som forebur oppstart av prosjekta, kan likevel ikke gjøre anna enn å følge dei pålegg som er gitt. Det vil seie at dei må jobbe vidare med planlegginga av prosjekta, slik at alt er klart til den byggestart politikarane har bestemt. Om kontoret har tru på prosjekta eller har tru på at ei finansiering vil kome på plass, er lite interessant, skriv avisa Firda på leiarplass om planane for Dalsfjordbrua.

Jarlsberg

Ingen grenser?

Etter tunnelskandalen på E18 har alskens politikere forsøkt å reagere. Et fellestrekk for de fleste er at de har løpt fra ansvaret - med sprintertakter - og så godt de har kunnet forsøkt å lempe skylda over på hverandre. Etter vår mening bør mange av både de forrige og de sittende politikere fra alle partier i de fleste av de siste regjeringene, og deres støttespillere, ta sin rikelige andel av skylda.

Avisa Nordland

an

Kystriksvegen

Yrkessjåfører frykter at deler av Kystriksvegen i Nordland skal kollapse. - Med passasjerer i busen er det flere steder man ikke bør kjøre over 30-40 km/t. Forholdene er håpløse fra januar og fram til denne tida av året, og i år er det verre enn før. Jeg frykter at vegen en dag er uframkommelig og stengt, sier bussjåfør og lokalpolitiker Skjæran.

- Det står i... Oppland

Tunnelkandalen

- Det har lenge vært kjent at mange av de nærmere 1000 tunnelene i landet ikke tilfredsstiller EU-kravene. Det er betenkelig og gir uttrykk for en offentlig fattigdom vi ikke kan være bekjent av. Forhåpentlig vil tunnelkandalen i Vestfold føre til økte vedlikeholdsbudsjetter. Vi kan ikke tillate at infrastrukturen vår forfaller, skriver Oppland Arbeiderblad i en leder.

TRAFIKKSIKKERHET



Sju meter brøytekanter

■ ■ Som forberedelser til sommerens tunnelarbeid på E134 over Haukelifjell er Mestas mannskaper allerede i gang med å brøyte opp gamlevegen over fjellet utenom Haukelitunnelen. Vegen over Dyrskard (bildet) har i april fortsatt opp til sju meter høye brøytekanter, forteller Håkon Finnerud. Her skal E134-trafikken passere i sommerhalvåret på en meget spektakulær høyfjellsveg mens trange tunneler utvides og sikres. (Foto: Håkon Finnerud)

Bærumtunneler

■ ■ Bærum formannskap ønsker lange tunneler på den nye E16 over Sollihøgda. I trasediskusjonene ønsker politikerne nå to tunneler på til sammen seks kilometer på strekningen mot fylkesgrensen. Statens vegvesen foreslår å begrenselengden til tre kilometer slik at strekningene til sammen vil koste 1,2 og ikke 1,6 milliarder kroner.

Utstilling på bestilling

■ ■ Den mobile utstillingen som Vestfold fylkesmuseum nå har innviet kunne ikke vært bedret timet. I tre containere (bildet) skal nemlig historien til E18, sørlandske hovedveg gjennom Vestfold presenteres i tekst og bilder. Utstillingen åpnet naturlig nok i Sande i slutten av april. (Foto: Kjell Wold)



Krever gratis ferje

■ ■ Fergeforbindelsen mellom Hasvik og Loppa i Finnmark må bli gratis, det er en forlengelse av riksveg og fylkesveg, mener Senterpartiet i de to kommunene. De synes folk bør kunne ferdes gratis uansett hvor de bor, men turen til Hasvik koster nærmere to hundre kroner. De påpeker at det ikke er mulig å reise fra Sørøya uten å ta ferja. - Fri ferje er en rettighet vi skal ha, mener Hasvik Senterparti.

Fredrikstad får bomring

■ ■ Et stort flertall i Fredrikstad formannskap går inn for å innføre en bomring i Fredrikstad. Saken får sin endelige beslutning i kommunestyret 10. mai. En utredning laget av kommunens administrasjon og Statens vegvesen slår fast at kostbare tak må til for å løse trafikkproblemene i byen. Politikerne går nå inn for finansieringsopplegget men skal senere ta endelig stilling til hvilke prosjekter som skal bygges og hvor bomstasjonene skal stå.

Rask effekt med midtrekkverk

Berre få dager at det nye midtrekkverket var ferdig på E39 kom den første påkøyrsla i rekkeverket, som hindra det som kunne blitt ei alvorleg ulykke.

Geir Brekke

STAVANGER: Det har vore fire drepne, 68 alvorleg skadde og 61 lettare skadde på den 6,5 km lange firefeltsvegen av E39 mellom Hinna og Stangeland i Rogaland i perioden 1997-2005.

- På bakgrunn av dei triste ulykkestala må dette vere nokon av dei mest samfunnsnyttige investeringane vi gjer, seier byggeleiar Tor Oscar Walskaar i Statens vegvesen. Døgntrafikken på strekningen ligg på mellom 45 000 og 55 000 køyretoy.

Billegare

- Det er bygt til saman 12 km med nytt rekkverk på bae sider av midtrabatten, til ein pris på 5,4 mill. kr. Budsjettet låg på 7,5 millioner kroner, seier byggeleiar, som er godt nøgd med jobben som Autovern montasje AS i Lyngdal har utført. Byggetida er fire veker og to dagar, og arbeidet er sjølv sagt utført nattetider, for å hindra trafikken så lite som råd.

- Etter ein måned med trafikk langs den sikra strekningen har vi registrert i alt seks påkøyrslar etter venstresving inn mot midtrekkverket. Vi kan vel alt seia at tiltaket har betalt seg, med tanke på kva slike uhell kan føre til på vegen utan midtrekkverk.

- Når vi tenkjer på den kampen det var for å få finansiert prosjektet kan ein gjera sine tankar om prioritering av veginvesteringar i høve til samfunnsgevinsten, seier Oscar Walskaar til Vegen og vi.



Tett trafikk: Den 6,5 km lange strekningen på E39 mellom Hinna og Stangeland har fått midtrekkverk. (Foto: Tor Oscar Walskaar).

Rask effekt: Eit par dagar etter at midtrekkverket var ferdig køyrde ein bil inn i rekkverket, som dermed hindra det som kunne blitt ei alvorleg møteulykke. (Foto: Tor Oscar Walskaar)



Prøver ut midtmarkering

Statens vegvesen prøver nå ut midtmarkeringer på flere veistreknings mål om å øke trafikksikkerheten.

Håkon Aurlien

OSLO: Ved en pressekonferanse i Oslo i forbindelse med åpningen av FNs trafikksikkerhetsuke, presenterte samferdselsminister Liv Signe Navarsete Statens vegvesens utprøving av nye typer som et alternativ til blant annet midtrekkverk på enkeltstrekningsveger.

Seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen Vegdirektoratet viste pressen og politikerne to typer midtmarkeringer som er aktuelle på norske vegger.

Det er tre vegstrekningsveger som nå skal få midtmarkering som del av forsøket.

Midtmarkering i plast

På E39 ved Søgne, vest for Kristiansand i Vest Agder, skal to kilometer med kontinuerlig midtmarkering i plast legges på midtlinjen som forlengelse av en strekning med midtrekkverk.

På E6 mellom Mogreina og Dal på Romerike i Akershus, vil Vegvesenet i løpet av mai montere midtmarkeringer på en 3,6 km lang strekning.

I tillegg vurderes strekningsveger i Hedmark/Oppland for utprøving av en annen type punktvis midtmarkering. Mulige strekningsveger er E6 rett nord for Lillehammer, Rudshøgda, Bergshøgda eller riksveg 3 nord for Elverum.



Forsøkestypene: Seksjonsleder i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen presenterte en av forsøkestypene for samferdselsminister Liv Signe Navarsete, justisminister Knut Storberget og statssekretær Wegard Harsvik i Helse- og omsorgsdepartementet. Denne brukes allerede i anleggsområdet for den nye E6 i Østfold. (Foto: Håkon Aurlien)



Russ: -Sei ifrå budskapet høyrer og med når Statens vegvesen og utrykkingsetatane møter russen kvart år. (Arkivfoto: Reidun Tryggestad)

Sei ifrå!

spararar liv

Samfunnet har spart mange unge liv i trafikken og 400 mill. kr i sparte samfunnskostnader på "Sei ifrå!"-filosofien i Hordaland og Sogn og Fjordane frå 2000 til 2005.

Geir Brekke

BERGEN: Det er ein fersk rapport frå Transportøkonomisk Institutt (881/2007) som syner dette. Undersøkinga er gjort på oppdrag frå Vegdirektoratet og dokumenterar

ein statistisk påliteleg nedgang på 25 prosent i talet på drepne og hardt skadde ungdommar mellom 16 og 24 år i perioden, eller 38 personar.

TØI fastslår at det er "Sei ifrå!"-filosofien som er hovudårsaka til reduksjonen i skadetal i dei to fylka.

- Det liten tvil om at "Sei ifrå" kombinert med intensivert kontroll på vegen er eit kostnadseffektivt tiltak, skriv forskarane Pål Ulleberg og Peter Christensen i rapporten.

Info og kontroll

"Sei ifrå!"-kampanjen er ein kombinasjon av kontrolltiltak og informasjon, der passasjerane blir

oppmoda til å seia ifrå når farten er for høg.

Kampanjen legg vekt på å støtta den positive ungdommen. På den andre sida skal ei mindre gruppe med såkalla "verstingar" lukast ut av trafikken gjennom politiet sine skjulte kontrollar. Dette blir kalla for "Sei ifrå!"-filosofien og blir gjennomført i eit samarbeid mellom Statens vegvesen og politiet.

Kampanjen har sitt opphav i Sogn og Fjordane frå 1993. Tiltaket blei gradvis innført i også i Hordaland frå 2000.

I fjor tok ein i bruk "Sei ifrå"-kampanjen også i Rogaland. Det første året syner lovande resultat, men det er for tidleg at fastslå om effektane her blir like god som i

resten av Region vest.

Dessutan har Region nord no teke i bruk "Sei ifrå".

Ingen nedgang i sør og aust

TØI-undersøkinga har samanlikna tala frå dei to vestlandsfylka med fylke i Region sør og aust, som har utvikla sitt eige informasjonsoppbygg i sin "Si ifrå"-kampanje. Dette gjeld dei to Agder-fylka, Akershus og Hedmark. Desse fylka har lagt hovudvekta på informasjon og skulebesøk. Statistikken syner at det er ingen sikre teikn på ein reduksjon i skadetal for ungdom i bil etter at kampanjen starta i desse fire fylka.

- Resultata tyder dermed på at det er naudsynt å kombinere bod-

skapen i "Sei ifrå" med ekstra stor kontroll ute på vegen dersom målet er å få ned talet på hardt skadde og drepne ungdommar i bil. Å nytte hovudsakleg informasjon ser ikkje ut til å vere effektivt, heiter det i rapporten frå Transportøkonomisk Institutt.

Godt samarbeid

Samarbeidet mellom Hordaland og Sogn og Fjordane har fungert godt, både i Statens vegvesen og innan politiet. Dei to fylka høyrer til same distrikt i Utrykkingspolitiet. "Sei ifrå" har vore ein del av påverknadsarbeidet mot russen, og har og inngått i trafikktryggingarbeidet mot fotballkrinsane i fylka.

Trafikkulykkessituasjonen per 31.03.2007

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikk sikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

Så langt i år er det registrert to færre drepne enn til tilsvarende tid i 2006. Dette betyr at situasjonen har bedret seg noe etter en stygg start i januar. Det er derimot registrert noe flere skadde, det vil si en økning på ca. åtte prosent (fra 2312 til 2488). Særlig når det gjelder skadde kan tallene bli justert, men da dessverre i negativ retning.

Antall drepne i mars var ni (13 i 2006), mens 761 (801 i 2006) personer ble skadd.

Utvikling i drepne har vært sær-

lig ugunstig i Oppland fylke, hvor det er ti flere som er drepne enn til tilsvarende tid i 2006.

Med hensyn på alder så er det en økning av antall drepne i aldersgruppen 25 til 39 år (fra 6 til 13), men mindre reduksjoner i de fleste andre grupper. Det er imidlertid flere skadde barn og ungdommer enn i 2006 (0 - 24 år: en økning på 18 prosent). Det er færre bilførere, men flere passasjerer som er drept i trafikken så langt i år. Det er en tilsvarende utvikling når det gjelder skadde.

Det skjer for tiden store endringer når det gjelder ulykkesgrupper/typer. I 2006 ble 58 prosent drept i møteulykker som da utgjorde 24 prosent av ulykkene. I 2007 er hele 74 prosent drept i møteulykker som nå utgjør 21 prosent av ulykkene.

Tilsvarende tall for singelulykker (stort sett utforkjøring) var 19 prosent drept i 24 prosent av ulykkene og i år 12 prosent av de drepne i 27 prosent av ulykkene. Møteulykkene blir således færre, men mer alvorlige, mens utforkjø-

ringsulykkene blir flere, men mindre alvorlige.

Dersom vi ser spesielt på det SSB definerer som unge bilførere (18 - 24 år) så ble fem drept i møteulykker i 2006 og fire i år. I utforkjøringsulykker ble en drept i 2006 og en i 2007.

Det kan se ut fra statistikken vi har fått fra SSB som om det er store økninger av skadde på MC, moped, sykkel og gående. Økningen er så høy som 44,5 prosent.

Så langt i år ligger antall drepne på samme nivå som i 2006, mens



antall skadde har økt. Økningen av drepne i møteulykker er stor. Økningen av skadde synes å være størst bland de ubeskyttede trafikantene (MC, sykkel, fotgjengere).

TRAFIKKSIKKERHET



Ikke vest på setet

■ ■ Mange fester refleksvesten rundt bilsetet. Dette må ikke gjøres: Det hindrer at sideairbagen, som skal redusere hodeskader ved kollisjon, blir utløst. Refleksvesten skal legges på en armlengdes avstand fra føreren, for eksempel i bildøra eller i hanskerommet. Påbudet om refleksvest i bil ble innført 1. mars i år, og gjelder alle norskregistrerte biler.

FTU-flytting

■ ■ Statens vegvesen har ikke noe imot at sekretariatet for fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Rogaland blir overtatt av andre. Spørsmålet blir reist i forbindelse med at instruksen for det fylkeskommunale utvalget skal revideres med det første. Hittil har dette sekretariatet lagt i Statens vegvesens administrasjon lokalt i fylkene.

Kryssende trafikk

■ ■ Svenskene prøver nå en ny type variable hastighetsskilt ved Øresundsbron. I et riksvegkryss med fartsgrense 90 km/t er det montert sensorer som oppdager trafikk inn fra sidevegene, og som automatisk reduserer hastighetsgrensen til 70 km/t gjennom krysset. Skiltene lyser kun opp når det er redusert hastighetsgrense.

Ruser seg i trafikken

■ ■ En fersk statistikk fra politiet i Vestfold viser at 107 personer ble tatt for kjøring i ruspåvirket tilstand i Vestfold i april i år. Tallene for samme måned i fjor var 100. 84 personer ble tatt for å ha kjørt for fort i april i år, mot 97 i april i fjor. 141 personer ble tatt for å ha kjørt uten førerkort i april i år, mot 128 i fjor.

Norge på 2. plass

Norge ligger på andreplass i en oversikt over hvilke europeiske land som har færrest trafikkdrepte pr. 100 000 innbyggere.

Henriette Erken Busterud

OSLO: - Norge har de siste årene ligget lavt. Sammen med Nederland, Sverige og Storbritannia har vi kommet best ut på statistikken de siste 5-6 årene sier seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen. Mens det i Norge dør fire i trafikken pr. 100 000 innbyggere, dør det til sammenligning 16 i Hellas som ligger dårligst an.

- Lav bilbeltebruk og høy fart er sannsynligvis hovedårsaken til dette, sier Amundsen.

Utfordring

Amundsen sier det ligger to store utfordringer i å ha relativt lave dødstall i trafikken: For det første betyr det at de landene som ligger best an må hjelpe de som har flest trafikkdrepte. For det andre er det vanskelig for de landene som har færrest drepte å redusere antallet ytterligere. - Det betyr at vi må være ekstra aktive å teste ut nye tiltak. Når det gjelder å bistå de landene som har flest drepte har vi i samarbeid med Samferdselsdepartementet lagd en rapport som beskriver hva vi jobber med innen trafikksikkerhet og hvilke tiltak som har vært mest effektive. Nederland, Sverige og Storbritannia har lagd lignende rapporter som er oversendt til de aktuelle landene.

FAKTA

Antall drepte i utvalgte land pr. 100 000 innbyggere. (Kilde: Vägverket)

Land	Drepte
Nederland	4,6
Norge	4,9
Sverige	4,9
Sveits	5,5
Storbritannia	5,6
Danmark	6,1
Japan	6,2
Island	6,5
Tyskland	6,5
Finland	7,2
Australia	8,1
Irland	8,4
Kanada	8,5
Frankrike	8,8
Østerrike	9,3
Italia	9,7
New Zealand	9,9
Spania	10,3
Luxemburg	11,1
Slovakia	11,3
Portugal	11,8
Tjekkia	12,6
Ungarn	12,7
Slovenia	12,9
Belgia	13,0
Syd-korea	13,2
Polen	14,3
USA	14,4
Hellas	15,9

Trafikktryggleik Hallingdal



TRAFIKKTRYGGLEIK HALLINGDAL

Eit treårig prosjekt har som mål å betre trafiktryggleiken i Hallingdal med 50 prosent.

Kjell Wold

FLÅ: - Vi vil ikkje at rv. 7 og rv. 52 skal vere landsversting lengre, seier prosjektleiar Knut Erik Jetlund. Regionrådet i Hallingdal har tatt initiativet til trafiktryggingssprosjektet som er eit digert spleiselag mellom kommunane i Hallingdal, det lokale politiet, politidistriktet, UP, Trygg Trafikk, Statens vegvesen og eit lokalt forsikringsselskap.

Landsversting

Bakteppet for dette ekstraordinære krafttaket for auka trafiktryggleik i Hallingdal er følgjande fakta: I perioden 1990-2004 har 167 menneske blitt drept eller hardt skadde. Det gir eit årleg gjennomsnittstal på 17 og gjer vegstrekningane til dei kanskje aller verste i landet i høve til kjørte kilometer.

- Dei siste 13 åra har det vore nesten investeringsstopp på ferdsselsårene gjennom Hallingdal. Rv. 7 og rv. 52 har lide under Vegpakke Drammen. Hovudvegane her hos oss har blitt gradvis forringa og etterslepet har auka jamt og trutt. Trafikken gjennom dalen er spesiell med svært stor helgeutfart og betydeleg tungtransport. Trailertrafikken er langt over andsgjennomsnittet, seier Jetlund.



Trafikktryggleik: Turi Gjestemoen i Statens vegvesen f.v., lensmann i Flå Geir Vidme, og prosjektleiar for Trafikktryggleik Hallingdal, Knut Erik Jetlund, på ulukkesvegen rv. 7 i Hallingdal. (Foto: Kjell Wold).

Breitt samarbeid

Trafikktryggleik Hallingdal har ambisiøse mål. Dei ynskjer at to av landets mest ulykkesutsette vegstrekningar skal ned på landsgjennomsnittet innan tre år.

- Det betyr at vi må redusere talet på drepte og hardt skadde med 50 prosent, seier Jetlund, som

tok til i stillinga i februar. Han er begeistra over det lokale initiativet og det store engasjementet i prosjektet. Handlingsplana vil vere klar nå i mai og han gir bod om mange gode, lokale ts-tiltak utover sommaren, resten av året og vidare framover.

- Det er dei små og jamne

dryppa som gjeld, seier lensmann Geir Vidme i Flå. Han lovar intensivt overvaking og kontrollverksemd på vegane i Hallingdal dei neste åra.

- Vi stiller også opp på kampanjar og skal vere godt synlege med ei rekke aktivitetar, seier Turi Gjestemoen i Statens vegvesen.

Gode ATK-effekter

Det er gledelige resultater av automatisk fartskontroll. Fartsovertredelsene går nedover. På punkter som har vært lenge i bruk oppnås stor hastighetsreduksjon.

Geir Brekke

BERGEN: Det er sivilingeniør Fred Krohn i ViaNova Plan og Trafikk AS som opplyser dette til Vegen og vi. Han har gjennomgått hastighetsutviklingen på ATK-strekningene de siste fem årene.

I Region øst er overtredelsesprosenten i 80 km-soner redusert fra 32

prosent i 2002 til 17 prosent i 2006. I 60-sonene har Region øst en reduksjon av overtredelsen fra 20 til 15 prosent, mens Region sør har en nedgang fra 22 til 16 prosent på fartsovertredelser.

Omfanget av digitale kamera har økt fra 17 prosent i 2003 til neste 80 prosent i 2006. Høyest digitalbruk er i Region øst, med 86,6 prosent, mens Region nord har 57,3 prosent digitale bilder.

Ved sist årsskifte er det utplassert 340 fotobokser, av disse benyttes digitale kamera i 127 bokser. Det ble i fjor registrert 264.000 enkeltsaker.

Den sterkeste økningen i antall saker har kommet i Region vest.

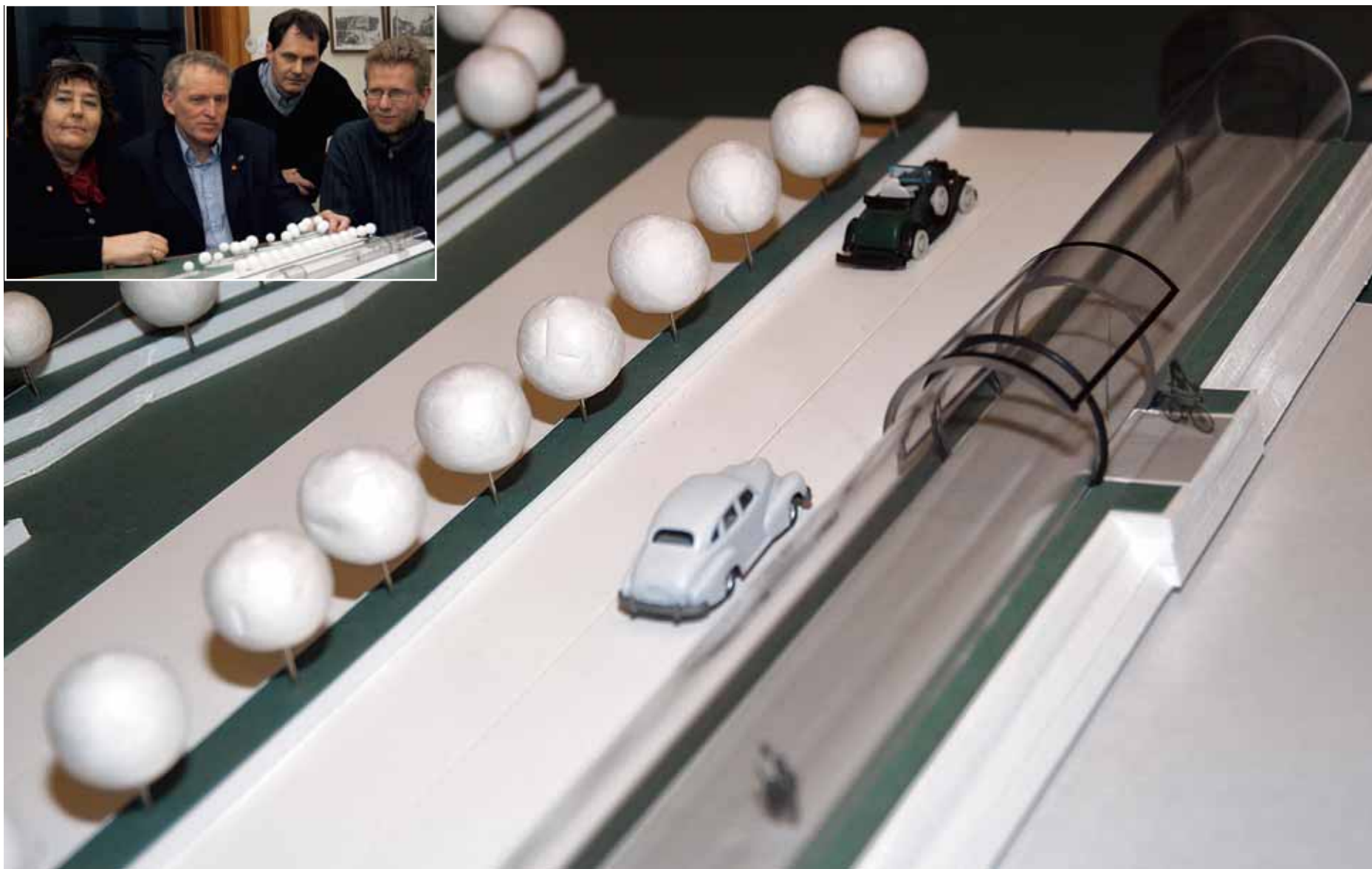


Førsteplass: Med fem millioner ATK-kontrollerte kjøretøy i året er E16/E39 Fløyfjellstunnelen i Bergen på norsktoppen. (Foto: Geir Brekke)

Strekningen som kontrollerer flest kjøretøy er Fløyfjellstunnelen i Bergen, med fem mill. kjøretøy i 2006, som er mer enn antallet i hele Region nord. I denne E16 og E39-

tunnelen er kamera operativt i 231 døgn i året.

Samtidig er det blitt en reduksjon i systemfeil fra 10 prosent i 1989 til 2,5 prosent i fjor.



Sykkeltube: Varaordfører i Bodø, Kirsten Hasvoll, regionvegsjef Torbjørn Naimak og distriktssjef Kjell Skjerve fra Statens vegvesen og byplansjef i Bodø, Jørn Roar Moe ønsker å skjerme syklistene i Bodø fra været. (Foto: Giselle Jensen)

Sykkelbyen Bodø

Statens vegvesen og Bodø kommune bidrar med et utradisjonelt forslag om å bygge inn gang- og sykkelvegen mellom høgskolen og sentrum for å gjøre sykling enklere og mer attraktivt.

Giselle Jensen

BODØ: - Sammen med Bodø kommune har vi startet arbeidet med å

få flere Bodøværingere til å sykle både til jobb og i fritiden. Nå vil vi bli sykkelby, forteller seksjonssjef Torill Barthel i Salten distrikt.

- Vi vil bidra til å nå målene i Nasjonal sykkelstrategi som blant annet handler om at det skal bli tryggere og mer attraktivt å sykle, påpeker hun. Sykkelstrategien er ambisiøs, et annet mål er å øke andelen sykkeltrafikk i sykkelbyene med 50 prosent og at sykkeltrafikken skal utgjøre minst åtte prosent av alle reiser på landsbasis.

- I første omgang har vi utarbeidet en strategisk plan for sykkel i Bodø. Den blir fulgt opp med temakart over hovedvegnett for

sykkel og en handlingsplan med konkrete tiltak. Fysiske tiltak som foreslås må søkes finansiert gjennom NTP m/handlingsplan, Vegpakke Salten og kommunale bidrag, opplyser Barthel.

Skjermer seg mot været

Bodøværingene må tåle mye vær. Kanskje årsaken til den lave andelen sykklister er nettopp været, mener varaordfører Kirsten Hasvoll. Erfaringene med Glasshuset som bygger inn deler av sentrumsgata i byen har vært så gode at bodøværingene gjerne bygger inn fortauet der det lar seg gjøre. Blir prosjektet realisert blir Bodø muli-

gens den første by i verden med sykkeltube.

Konstruksjonen kles med gjennomsiktige plastplater, får en rekke åpninger for adkomst og ventilasjon, innvendig belysning og fysisk adskilte vegger for syklende og gående.

- Røret kan legges over eksisterende gang- og sykkelveg, men den beste løsningen er om vi får plass til parallell gang- og sykkelveg også utenfor røret, sier Naimak. Sykkeltube må avsluttes ved kryss eller eventuelt føres over bilvegen.

Ja fra bystyret

Prosjektet er i startgropa, men har

passert første milepæl etter behandling i Bodø bystyre som bevilget 100 000 kroner til en forstudie. Nå må ideen videreutvikles.

- Vi vil se på teknisk utforming, teste ideen i simulator og undersøke interessen blant brukerne, opplyser byplansjef Jørn Roar Moe. En prototyp kan i beste fall være klar i 2008. Sykkeltube vil koste 15 000 kroner meteren. Det vil si at en åtte kilometer lang strekning fra Mørkved til sentrum kan koste 120 millioner kroner.

- Dette er en overkommelig pris, og vi mener ideen er fullt gjennomførbar, sier Naimak.



Første ferje med AutoPASS

Nå er det endelig vedtatt at AutoPASS skal innføres på ferjesambandet Flakk-Rørвик. Det gjør betalingen enklere for trafikantene.

Henriette Erken Busterud

Autopass på ferje: Passasjerene på ferjesambandet Flakk-Rørвик skal snart betale med Autopass-brikke. (Arkivfoto: Knut Opeide)

TRONDHEIM: Ferjesambandet Flakk-Rørвик i Fosen er et av landets største med rundt to tusen kjøretøy pr. dag.

Snart klart

- Fra i fjor har vi hatt et prøveprosjekt med bruk av AutoPASSbrikker som fungerer bra. Nå har departementet bestemt at det også skal brukes AutoPASS i framtida. Alle nødvendige investeringer er gjort i forbindelse med prøveordningen, det er bare kontorarbeid igjen, mener Morten Welde i Statens vegvesen. Han forteller at det nå legges

til rette for at brikka kan knyttes til lokale rabattavtaler, og de regner med å få en brikkeandel på 80-90 prosent.

Flere interesserte

Andre land er interesserte i erfaringene som gjøres med brikkebruk om bord.

- Danskene er interessert i hvordan dette går. De har sjøl innført det på ferjer, men bruker et mer tungvint system. Et engelsk selskap som ser på lignende ordninger er også interessert i å se nærmere på teknikken vi bruker, avslutter Welde.

AKTUELT

**Perlelyys**

■ ■ Perlekjedet på Askøybrua lyser igjen. Statens vegvesen åpnet landets lengste hengebru i 1992, med vakker deorbelysning på brukablene. Mot slutten av 90-tallet ble det stadig vanskeligere å vedlikeholde lysene, som til slutt ble slukket. Bruselskapet har denne våren tatt på seg byggherreansvaret for reparasjonene (bildet). (Foto: BKK)

**Stengt for 25 000**

■ ■ Slik var situasjonen (bildet) noen dager før Statens vegvesen stengte rv. 556 Ytrebygdsvegen for å starte 16 måneders anleggsarbeid, med utvidelse av den smale riksvegen. Det betyr at 25 000 kjøretøyer daglig fra rv. 556 nå må dele omkjøringen via Kokstad med alle de som brukte denne vitale vegen fra før. (Foto: Geir Brekke)

Deler vegvedlikehold

■ ■ NCC Construction AS er tildelet drifts- og vedlikeholds kontrakt i Karasjok til en verdi av 40 mill. kr. for de neste fem årene. Oppdraget vil bli gjennomført i et samarbeid mellom NCC i Norge og Finland. Årsaken til at det etableres et praktisk samarbeid med NCC i Finland er at NCC Roads Oy har tilsvarende kontrakter i Nord-Finland.



Siste frist: Innen 25.mai må bileiere som har en godkjent kufanger på bilen ha bestilt time for å få den skrevet inn i vognkortet. Her studerer Vegveseninspektør Øyvind Grotterød en kufanger på ny mini-SUV under en kontroll i februar. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

Ny frist for kufangere

25. mai var siste frist for å få skrevet typegodkjente kufangere inn på vognkortet. På grunn av kapasitetsmangel ved trafikkstasjonen er det nå nok å ha bestilt time innen fristen.

Håkon Aurlien

MOSS: - Vi ser at informasjon ikke har nådd frem til alle og at kapasiteten er for liten. Derfor utsetter vi fristen. Men kufangere som er farlige for fotgjengere skal ut av trafikken, sier seksjonsleder Sigurd Olav Olsen i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Regelendringen skal sikre at bilene er utformet slik at de beskytter fotgjengere best mulig ved en kollisjon. Nå innføres strengere krav til frontale beskyttelsessystemer på personbiler og varebiler. Det innebærer at det ikke er tillatt å montere utstyr foran på biler som gjør at bilen overskrider krav i et EU-direktiv. Utstyr som tilfredsstilles kravene kan monteres også i fremtiden, men bilen må vises.

Sammenslutningen av europeiske bilprodusenter bestemte for seks år siden at de frivillig skulle slutte å produsere biler med kufangere. Bakgrunnen var at ca. 2000 europeiske trafikkdødsfall og 18 000 personskader hvert år kunne føres tilbake til disse rørsystemene.

FORVALTNINGSREFORMEN:

- Splitter opp mot alle faglige råd



Møtte sjefen: Fire tillitsvalgte i Statens vegvesen fikk møte samferdselsminister Liv Signe Navarsete for å snakke om forvaltningsreformen. F.v. Siw Tyldum i NITO, Lars Erik Fuglesang i FLT, Hans-Erik Skjæggerud i Parat og Kristi Kaupang Galleberg, TEKNA. (Foto: Henriette Erken Busterud)

- Til tross for at alle med faginsikt på området sterkt adværer mot en oppsplitting av Statens vegvesens oppgaver og kompetansmiljøer, beslutter politikerne det motsatte.

Kjell Wold

OSLO: Det sier en indignert leder i NITO Statens vegvesen, Siw Tyldum, i en kommentar til innstillingen fra kommunal- og forvaltningskomiteen på Stortinget. Hun stiller store spørsmålstegn ved hva "maktkåte politikere", som hun uttrykker det, bygger sine beslutninger på når de etter hennes mening setter personlig makt og prestisje foran hva som er best for

landet og de fremtidige regionene.

Ikke ferdig utredet

På oppdrag fra departementet holder Statens vegvesen nå på med om lag 30 utredninger om de komplekse problemstillingene knyttet til en fremtidig oppsplitting og deling av Statens vegvesens virksomhet mellom staten og de nye regionene.

- At politikere ønsker å fatte viktige beslutninger før disse utredningene er ferdige og uten tilstrekkelig innsikt bekymrer NITO Statens vegvesen veldig. Den eneste utredningen som er ferdig nå er TØIs utredning, som konkluderer med at transportsektoren ikke er spesielt godt egnet til desentralisering, sier Tyldum.

Svekket kompetanse

Hun er meget forundret over at det til tross for denne konklusjonen fra TØI, og at en rekke andre konsekvensutredninger ennå ikke er

ferdig, så går mange politikere allerede nå klart ut og vil overføre ansvaret for oppgaver knyttet til øvrige riksveger og andre av Statens vegvesens oppgaver til de "nye" regionene. Leder i FLT Statens vegvesen, Lars Erik Fuglesang er uenig i at dette skal føre til at for eksempel deler av Statens vegvesens samlede kompetanse kan bli brukt til oppbygging av regionale vegadministrasjoner

- Å splitte opp etatens veg- og vegtrafikkkompetanse på denne måten vil etter vår mening føre til en betydelig svekkelse av den samlede veg- og trafikkkompetansen. Det vil få klare negative konsekvenser for trafikk sikkerhetsarbeidet, trafikantene og samfunnet for øvrig, mener Fuglesang.

Dårlig løsning

- Parat er overrasket og skuffet over konklusjonene i stortingsmeldingen om regionreformen. Følgene av forslaget fører til dramatiske

endringer i tilsattes situasjon og ansettelsesforhold. Både saklig og fornuftmessig er forslaget fra komiteens flertall den dårligste løsningen, mener Gunnar K. Magnusen i Parat.

Møtte ministeren

I slutten av april fikk fire representanter fra de største fagforbundene i Statens vegvesen et time langt møte med samferdselsstatsråd Liv Signe Navarsete for å legge fram sitt syn på forvaltningsreformen.

- Det var et veldig ok møte som varte nesten en time. Vi fikk noe informasjon av statsråden og hun fikk høre våre synspunkter, sier Siw Tyldum i NITO Statens vegvesen.

Normalt god veg ikke god nok

Statens Havarikommisjon for veg mener at nullvisjonen bør gi trafikantene en bedre vegstandard enn det de tilbys etter dagens vedlikeholdsnorm.

Håkon Aurlien

MOSS: I en havarirapport etter en ulykke på rv. 52 ved Robru i Gol i desember 2005 der to mennesker omkom, slår kommisjonen fast at vegforholdene var normale for årstiden og at ulykken skyldtes at føreren ikke hadde ferdigheter til å mestre en skrens som oppsto. Likevel tilrår SHT at Statens vegvesen vurderer forbedringer av både vegen og vedlikeholdet.

- Selv om kravene i funksjonskontrakten ikke ble overskredet, viser undersøkelsen av denne ulykken at det er et forbedringspotensial i forhold til trafiksikkerhet knyttet til vinterdrift. Dette gjelder både hvordan perioder med redusert friksjon skal håndteres, tiltakstid, rod lengder og dimensjonering av maskinelt utstyr i kontrakten, samt byggherrens oppfølging av entreprenøren, påpeker SHT.

- Å utforme vegene etter nullvisjonen er et veldig langsiktig arbeid, men det er viktig å ta de gode skritt i riktig retning underveis og derfor er vi i gang med en systematisk trafiksikkerhetsrevisjon av vegnettet, sier trafikkdirektør Eva Solvi i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

- Mht. vedlikehold er Statens vegvesen nå i gang med en revisjon av kravene til vinterstandard. I det arbeidet tar vi opp de momenter som nevnes i havarikommisjonens tilrådning. Det kommer til å bli langt sterkere fokus på kvalitet fremover, så vel mht. system og utførelse av vintervedlikeholdet, sier hun.



Ikke tilgivende: Ulykkens tragiske utfall skyldes bl.a. at personbilen havnet delvis under bussen. (Foto: Svein Stigrel)

Ikke tilgivende

I ulykken mistet føreren av en handicapbil kontrollen over bilen i snøvær. Både føreren og den 15 år gamle passasjerer omkom da bilen kolliderte med, og havnet under en møtende buss.

- Skadeomfanget i ulykken økte blant annet av en dyp stikkrenne/grøft som gjorde at bussen havnet oppå personbilen. Havarikommisjonens oppfatning er at dette ikke er i overensstemmelse med nullvi-

sjonens prinsipp om en tilgivende sideterreng, påpeker SHT.

Assisterende distriktssjef Knut Erik Skogen i Øvre Buskerud distrikt forteller at det etter ulykken er foretatt noen små tiltak, vesentlig vegetasjonsrydding, og at hele rv. 52 skal gjennom en sikkerhetsvurdering i 2008.

- Det skjer i tråd med den prioriteringsplanen vi har for sikkerhetsvurderinger av vegnettet. Det finnes for øvrig ikke midler til større

utbedringstiltak i nåværende langtidspan, dvs. ut 2009, sier han.

Bedret opplæring

Statens havarikommisjon mener også det er behov for bedre systemet rundt spesialtilpassede personbiler og mener dette bør skje i regi av Statens vegvesen og NAV.

- Personbilens spesialtilpassing og førerens funksjonshemming kan ha medvirket til at føreren ikke klarte å gjenopprette skrensen,

påpeker SHT. Føreren hadde ikke hatt glattkjøringskurs med bilen, og ikke fått opplæring i håndtering av en skrens.

Statens Havarikommisjon for veg mener også at spesialtilpassede biler får økt sikkerhetsnivå.

- Nye førerstøttesystemer slik som antiskrens kan hjelpe til med å kompensere for brukerens nedsatte funksjon og bilens spesialstyr, konkluderer havarikommisjonen.



Spesialavfall: - Gamle bombrikker må ikke kastes i søpla, men levers hos Esso, Elkjøp, Euronics, Expert eller på kommunale søppelanlegg, opplyser Geir Kalheim. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

Avtaler om retur av bombrikker

Statens vegvesen har nå fått på plass en returordning for bombrikker som skal byttes ut. Slike brikker må ikke kastes i søppelet.

Henriette Erken Busterud

OSLO: På grunn av at batterier på bombrikker ikke holder lenger enn 5-7 år må brikkeiere få tilsendt nye fra bompengeselskapene. Til

sammen skulle 600 000 brikker nå skiftes på landsbasis, men utsendelsen ble stoppet på grunn av at det var ønskelig å gjøre returordningen enda bedre.

Flere avtaler

Bombrikker er spesialavfall som ikke skal kastes i vanlig søppel. De kan leveres som spesialavfall på kommunale søppelanlegg eller hos firma Statens vegvesen har avtale med.

- Vi har inngått avtale med Esso-

stasjoner i Oslo, Akershus og Vestfold, Elkjøp, Euronics og Expert om at folk kan levere gamle bombrikker der. Vi har lagt nye brev til de som ikke har fått brikke ennå. De som allerede har fått brikker får ikke nye brev, men det vil komme en del annonser i forbindelse med returordningen, opplyser Geir Kalheim i Statens vegvesen. Brikkeskifte i Trondheim er for øvrig utsatt til høsten for å unngå at brikkene blir sendt midt i felleferien.

AKTUELT



Snart i mål: Byggeleder Tommy Taftø ser slutten på arbeidet med Langnestunnelen. Han er glad for å kunne overlevere en trygg tunnel til bilistene. (Foto: Giselle Jensen)

Snart i mål med tunnelen

Tromsøbilistene er glade for at vinteren uten Langnestunnelen er over. Entreprenøren er i rute og til høsten åpnes den nyoppussede tunnelen.

Giselle Jensen

TROMSØ: Oppgraderingen i Langnestunnelen har satt bilistene i Tromsø på prøve i vinter. I stedet for en rask og tørrskodd tunnelforbindelse fra byen til flyplassen har de stått i kø i all slags vær på smale vegger over Tromsøya. Drosjenæringen er blant dem som har følt problemene mest på kroppen.

- Turen fra sentrum og ut til flyplassen tar minst tre ganger lengre tid, hevder en taxisjåfør. Dagene med snøvær i vinter vil han ikke engang snakke om.

Ingen alvorlige ulykker

- Ulempene til tross har det faktisk gått overraskende bra, mener seksjonsleder Rigmor Thorsteinsen hos Statens vegvesen. Hun synes folk har tilpasset seg den nye trafikksituasjonen og vist nødvendig hensyn.

Mest glad er hun for at det ikke har vært noen alvorlige ulykker denne vinteren. Mange var bekymret over å sende all trafikken over øya der mange barn bor, leker og går til skolen.

- Securitasvakter har passet på ved fotgjengerovergangene utenfor skolen hver morgen og ettermiddag, det har vært en god hjelp, mener Thorsteinsen.

Strossing

- Tunnelen er utvidet med en meter i alle retninger for å øke framkommeligheten og gi plass til større biler som tungtransport som hittil har måttet kjøre vegen over øya, forklarer Thorsteinsen. Plass trengs også til installasjoner som 14 SOS-kiosker med telefon og brannslukningsutstyr, tekniske rom med trafo, nødbatterier og styringsenhet for vifte, lys osv. Når tunnelen gjenåpnes i høst er den topp moderne og innfrir de nye sikkerhetsforskriftene.

Sikres med PE-skum

Tunnelen vann- og frostsikres med PE-skum og sprøytebetong. Hele tunnelen er boltet før det er brukt sprøytebetong

- Men vi har ikke brukt en eneste centimeter sprøytebetong på stoff, understreker byggeleder Tommy Taftø.

Etter at tunnelen er permanent sikret monteres PE-skum med armeringsnett som sprøytes med 8 cm betong. Han påpeker at tunnelen er sikret av både intern og ekstern geolog før PE-skum og sprøytebetong påføres.

- Vi har god fjellkvalitet og har møtt få problemer, men to soner har vært dårlige og har fått ekstrabølter og sprøytebetong, sier Taftø.

Fredag 28. september blir det nok fest i Tromsø. - Vi legger neppe opp til en stor markering, det er jo ikke et nytt anlegg. Men om forretningsstanden ønsker å markere at tunnelen åpner igjen er jo det bare hyggelig, sier Thorsteinsen.

Asfaltentreprenør

- Fem av landets største asfaltentreprenører ble tatt i prissamarbeid ved tilbudskonkurransen
- Statens vegvesen vurderer erstatning og framtidig samarbeid ■ Saken får ingen direkte f

Innsyn i bevisene

Uavklarte forhold i den såkalte kartellsaken holdt på å velte kabalene med tildeling av årets asfaltkontrakter.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Men nå er likevel mange av kontraktene underskrevet, og årets asfalterings sesong er allerede i gang over store deler av landet.

Like før påske begynte ryktene å gå i asfalmiljøet om at den såkalte kartellsaken kunne få konsekvenser i forbindelse med årets asfaltkonkurranser i Statens vegvesen. Det planlegges asfaltering av riks- og fylkesveger for om lag en milliard kroner i 2007. Grunnlaget for spekulasjonene var at Statens vegvesen i alle fem regioner drøyde med å utpeke vinnerne av årets konkurranser. Deltakerne ble bedt om å forlenge vedståelsesfristen for sine tilbud helt fram til 30. mai. Begrunnelsen var at Statens vegvesen ønsket mer tid til å vurdere tilbyderne.

Møte med styreledelse

Assisterende vegdirektør Kjell Bjørvig forklarer her hva som har skjedd:

- Etter at vi hadde fått satt oss grundig inn i dokumentene fra Økokrim, inviterte vi selskapenes styreledelse til samtaler hvor vi orienterte om våre funn og hvor selskapene selv orienterte om sitt

arbeid bl.a. med etiske spørsmål og opplæring i konkurranselovgivning, forteller Bjørvig, som konstaterte at alle selskapene hadde jobbet seriøst og grundig med disse temaene.

Hva Vegvesenet forventer

- Selskapene har deretter blitt gjort kjent med vår holdning og forventning til selskapene for at vi skulle ha et videre forretningsmessig forhold mht. asfaltkontrakter i de berørte selskapene. Tildeling av årets asfaltkontrakter ble deretter igangsatt på vanlig måte.

Vi har også gjort selskapene oppmerksomme på at vi undersøker eventuelle økonomiske tap som følge av prissamarbeid. Dessuten har vi bedt om innsyn i saksdokumentene vedrørende diverse bruanlegg der Konkurransetilsynet anmeldte noen entreprenørselskap for overtredelse av konkurranseloven i februar 2003, sier han.

- Som fornærmet part i denne saken har Vegdirektoratet, i kjølvannet av etterforskningen til Økokrim og Konkurransetilsynet, fått innsyn i hva som ligger til grunn for Økokrims forelegg. Dette er et omfattende materiale som våre eksperter har brukt lang tid på å sette seg grundig inn i, sier assisterende vegdirektør Kjell Bjørvig.

Avdekket juks: Økokrim har avdekket juks i konkurransen om asfalteringsoppdrag for Statens vegvesen. (Ill.foto: Knut Opeide)

- En klam hånd over bransjen

- Denne saken ligger som en klam hånd over hele asfaltbransjen. Det haster med å få lagt dette bak oss.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det sier styreformannen i Asfaltentreprenørenes forening (AEF), Bjørnar Broderstad. Han røper samtidig at AEF for få dager siden startet et arbeid med å utvikle etiske retningslinjer og egen etikkplakat for asfaltbransjen.

- Allerede nå i sommer regner vi med å ha på plass en slik plakat med forpliktende kjøreregler som skal følges av alle våre medlemsbedrifter, sier Broderstad, som også skal ha et møte med vegdirektøren i forbindelse med denne saken. Han understreker at det er viktig for bransjeforeningen å få gjenopprettet tilliten hos Statens vegvesen, som er landets desidert største asfaltkunde.

I tillegg til formannsvervet i AEF, representerer Broderstad NCC Roads.

- I vår bedrift har vi i kjølvannet av denne saken kjørt opplæ-



ring i konkurranseloven for våre nøkkelpersoner. I tillegg arrangerer vi heldags etikk-kurs, som hundre ansatte til nå har gjennomgått. Alle må få inn under huden at kartellvirksomhet er noe man ikke driver med. Da råtner vi nemlig på rot, sier Broderstad etter at denne saken nå har ridd det lille norske asfalmiljøet som en mare helt siden Konkurransetilsynet startet saken med razzia og husransaker både hos privatpersoner og selskaper i 2001.

Samtidig er styreformannen i AEF opptatt av at asfaltbransjen i dag tjener for lite penger og at

Forenører i hardt vær

ser ■ Tre av dem har betalt millionbøter, to nekter straffeskyld
følge for Vegvesenets tildeling av asfaltjobber i 2007



Millionbøter

Tre av de fem asfaltentreprenørene har forlenget betalt sine millionbøter, mens de to siste ennå ikke har villet betale fordi de mener at kravet rettes mot feil selskap.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Både Kolo Veidekke og Skanska Asfalt var raske med å vedta og betale hver sin bot på fire millioner kroner for ulovlig markedsdeling og anbudssamarbeid i asfaltbransjen. Samtidig har også Oslo Vei AS betalt sin bot på 2,5 millioner kroner.

Ledelsen i selskapene hevder at dette ikke innebærer erkjennelse av skyld. I en pressemelding fra Veidekke heter det for eksempel at det i betaling av bot ikke ligger noen erkjennelse av sakens faktiske eller rettslige innhold, men et ønske om å unngå nye, lange år med juridisk drakamp.

Lemminkainen og NCC Roads er også ilagt bøter på henholdsvis fire og to millioner kroner. Når det gjelder Lemminkainen opplyser Morten Eriksen hos Økokrim at det er berammet et rettsmøte etter sommeren for å ta stilling til hvem som egentlig skal ha dette forelegget. Lemminkainen Norge AS het tidligere Icopal.

NCC Roads har heller ikke godtatt sin bot, selv om den var mindre enn de andres. De mener at kravet er rettet mot feil adressat. Flere av forholdene er knyttet til Nodest og Rieber & Sønn AS som ble oppkjøpt av NCC i år 2000.

Etter at vi varslet fra om vårt syn på dette for åtte måneder siden, har vi ikke hørt et eneste ord fra Økokrim om denne saken, opplyser adm. dir. Bjørnar Broderstad i NCC Roads.

FAKTA

Dette er asfaltsaken

- **Startet 26. juni 2001** da Konkurransetilsynet foretok razzia og beslagla både pc'er og dokumenter hos sentrale aktører i asfaltbransjen.
- **10. juli 2002** var Konkurransetilsynet ferdig med sin etterforskning, og mente å kunne bevise ulovlig samarbeid om prissetting, anbud og markedsdeling. Fem asfaltentreprenører ble anmeldt til Økokrim.
- **30. juni 2006** var Økokrim ferdig med sin etterforskning. Det ble utstedt forelegg til følgende entreprenører: Kolo Veidekke (4 mill.), Lemminkainen Norge (4 mill.), Skanska Asfalt (4 mill.), Oslo Vei (2,5 mill.) og NCC Roads (2 mill.).
- **Mai 2007:** Lemminkainen og NCC Roads har ennå ikke betalt sine forelegg.

prisene bør opp.

- Vegdirektør Søfteland kjøper i dag asfalt alt for billig. På sikt er heller ikke Statens vegvesen tjent med at konkurransen er så knallhard at asfaltentreprenørene ikke har råd til å drive med forskning og utvikling og tenke på langsiktig rekruttering, sier han.

Asfaltsjefen: - Vi starter nå arbeidet med å utvikle etiske retningslinjer for asfaltbransjen, sier Bjørnar Broderstad. (Foto: Knut Opeide)



REPORTASJE



Rolig midtpunkt: Pågangen fra media var stor og samferdselsministeren hadde mye ros på hjertet. (Foto: Hilde Marie Braaten)



Rød løper: - Det var stas med rød løper, men jeg gikk utenom et par ganger før premierefesten startet, sier Lars. (Foto: Fresch Thinking AS)

Viktige

sekunder

OSLO ■ Ute i grøfta ligger en smadret BMW på taket. Ulykkesstedet er omringet av politi, brannmenn og uttrykningskjøretøy. Og en skjerpet stab av filmfotograf, regissør, sminkør og en mørbanket skuespiller.

Hilde Marie Braaten

23 år gamle Lars Gjelsnes Hauger fra Årnes vant Statens vegvesen sin bilbeltefilmkonkurranse. Premien: en filminnspilling av sin kampanjefilmidé. Mål: å få flere på sin egen alder til å bruke bilbelte. Han vet godt hva han snakker om.

Selvopplevd idé

I oktober 2006 ble Lars alvorlig skadet i en bilulykke. Han brukte ikke bilbelte.

- Jeg knuste frontruta med hodet og ble funnet sju meter unna bilen. Fire uker lå han i koma med livstruende skader. Deretter fulgte lang behandling på Sunnaas sykehus, hvor han hørte om konkurransen til Statens vegvesen. Ideen til filmen fant han i egen situasjon.

- Det var jo litt ironisk at jeg, som hadde kjørt uten bilbelte, plutselig skulle beltes fast til alt i tiden etter ulykken, til og med under opptreningen.

Finger med i spillet

Lars ankommer filmsettet, en bilvei i Maridalen i Oslo, som for anledningen er stengt for all annen trafikk. Politi, ambulanse og brannbil er på plass denne aprildagen. Så høres rotorsmell i det fjerne.

- Luftambulansen er her. Klar til innspilling, alle på plassene sine, roper innspillingsleder. En politimann løper i posisjon, sminkøsen legger siste lag med jukseblod på panna til skuespiller Eirik Evjen, ambulansepersonell skal trille han på bære i retning luftambulansen så fort innspillingsleder sier "kjør". Smellene i luften blir kraftigere og en rød gul øyestikker i metall kommer til syne like over hodene våre.

Gjenkjennende lyder

Lars husker ingenting av det som skjedde for et halvt år tilbake. Men, helikopterlyden er det plutselig noe kjent med.

- Luftambulansen hentet meg etter ulykken. Det er ikke direkte ubehagelig å høre lyden igjen altså, men akkurat nå føles det så utrolig rart, understreker han.

Han sitter under et lite telt og følger med kamerabildene på en monitor.

- En ting er sikkert! Det er film jeg har lyst til å jobbe med videre. Helst bak kamera, ivrer han. Under en annen teltduk sitter regissør Roar

Uthaug og ser på de samme bildene. Plutselig kommer beskjeden om at det har skjedd en ulykke i nærheten. Luftambulansen tilkalles ulykkesstedet og må forlate filminnspillingen. Uthaug må tenke nye bilder, uten ambulanshelikopter.

På den røde løper

Fredag 4. mai står Lars utenfor Colosseum kino, kledd i sorte moteriktige solbriller og elegant blazer, omringet av TV-kameraer og telinser.

- Nå bruker jeg bilbelte hver gang. Det tar bare noen få sekunder å sikre seg og er en god vane, forteller Lars til journalistene.

- Har du fått varige mén etter ulykken, spør media.

- Jeg har nedsatt syn på det ene øyet, men ellers er jeg av en eller annen merkelig grunn i bedre form enn jeg noen sinne har vært. Jeg er kvitt astma og allergier også, og det klarer ikke legene å forklare, sjarmerer Lars.

Beveget

Flere er beveget etter at reklamefilmen er vist første gang.

- Dette er 45 viktige sekunder og jeg har virkelig tro på filmen, sier mammaen til Lars, Marit Gjelsnes.

- Den traff meg. Det er et halvt år siden ulykken, her og nå var det mye som kom tilbake på en gang. Jeg husker alt som skjedde. De fire ukene etter ulykken var preget av dyp engstelse - vi var nær ved å miste han mange ganger, sier hun stille.

- Å se at han er i så god form og alt det gode dette har ført med seg er sterkt, sier en preget mor.

En beundrende minister

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete sier hun beundrer Lars.

- Det at du bidrar med din egen erfaring til denne kampanjen er sterkt. Du har en sterk idé og en sterk historie, sier hun og ønsker han lykke til videre med filminteressen hans.

- Håper jeg får se mer til deg på filmlerretet i årene som kommer, sier Navarsete før hun må løpe til kongen i statsråd.

Dagsrevyen vil ha med Lars på en bilbeltekontroll to minutters kjøretur unna. NRKs Toyota plukker opp Lars og journalisten utenfor Colosseum kino. Før bilen kjører av gårde spenner alle fast sikkerhetsbeltet.



På filmsettet: - Jeg husker ingenting fra ulykken og har et distansert forhold til det som skjedde, sier Lars. Her inspiserer han hovedrolleinnhaver i filmen, Eirik Evjen på båren. (Foto: Hilde Marie Braaten)

TUNNEL



Gassmåler: Viktig å måle mulige farlige gasser når en er på tunnelinspeksjon, sier Tore Braaten i Statens vegvesen ved E18 Fosskolltunnelen i Lier. (Foto: Kjell Wold)

Tunnelsjekk med gassmåler

Helse, miljø og sikkerhet (HMS) er også viktig ved tunnelinspeksjoner. Statens vegvesen bruker gassmåler når de er ute på tunnelsjekk.

Kjell Wold

LIER: Seksjonsleder i Nedre Buskerud Tore Braaten er ute på tunnelinspeksjon på E18 og Fosskolltunnelen på motorvegen gjennom Lier.

- Vi har anskaffet oss en bærbar gassmåler som brukes for de målinger som er nødvendig når byggherre skal inspisere tunneler, forteller Braaten. Foruten Karbonmonoksyd (CO), oksygeninnhold (O₂) og nitrogendioksyd (NO₂) måles også mulige forekomster av brennbare og/eller eksplosive gasser (Ex).

Strengte grenser

- I tunneler med stor trafikk skal også hydrogensulfid (H₂S) og svovel-dioksid (SO₂) måles. De yrkes-

hygieniske grenseverdiene er strengere for de som skal arbeide i en tunnel over lengre tid enn for trafikanter som bare reiser gjennom tunnelene. Overskrides aktuelle grenseverdier gir apparatet tydelig signal om det. Det gir trygghet under arbeid, sier Braaten. Ventilasjonen i tunneler er ikke så effektiv bak tunnelhvelvene. Gasser tyngre enn luft kan lett samle seg i kummer og pumpe-sumper. Konsentrasjoner av noen av disse gassene kan lett overstige yrkeshygieniske grenseverdier på slike steder.

Yrkesfare

- Det er også viktig å være oppmerksom på mulige yrkesfarer som følge av spill av olje eller drivstoff i vegtunneler. Gassmålerutstyret kan også brukes for målinger for en går ned i vann- og avløpskummer utenfor tunneler, forteller Tore Braaten i Statens vegvesen. Statens vegvesen Region sør har i løpet av april gjennomført inspeksjoner i samtlige vegtunneler med hvelv så nær som en tunnel i Telemark.

Tunnelsamarbeid om brann og frostsikring

- Vi ønsker å utvide og utvikle våre tunnelkunnskaper i et tett bransjesamarbeid, sier leder for tunnelprosjektet i Statens vegvesen, Ruth Gunlaug Haug.

Kjell Wold

KONGSBERG: Første fase av Statens vegvesens FoU-prosjekt om tunnelutvikling og brann- og frostsikring ble avsluttet med en idédag på Kongsberg i slutten av april.

- Hovedtanken bak seminaret er å samle det miljøet som har vært mer eller mindre aktiv i FoU-prosjektet Tunnelutvikling fase I,

brann- og frostsikring, for å oppsummere status og invitere til videre engasjement og utvikling av det faglige tunnelsamarbeidet med bransjen, sier Haug.

Mellom 40 og 50 representanter fra tunnelbransjen i Norge med konsulenter, entreprenører, forskere og bedrifter møtte Statens vegvesen til idédag om utviklingen nasjonalt og internasjonalt på brann og frostsikring av vegtunneler, rammer og regelverk, kledninger og inspeksjon, vedlikehold og levetid samt sikkerhet og bergteknikk.

- Vi i teknologimiljøet og i Statens vegvesen håper at erfaringene og utviklingene innen vårt miljø kan gi grunnlag for å videreføre et større FoU-bransjesprosjekt innen tunnel. Samlingen på Kongsberg viser at vi fortsatt har en masse å lære og videreutvikle i samarbeid med hele bransjen, sier Haug som leder prosjektet sammen med kollega Harald Buvik.

Tunnelutvikling: - Vi har mye å hente på å samarbeide, sier Ruth Gunlaug Haug og Harald Buvik i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



Vil bedre

Statens vegvesen har nå satt ned en arbeidsgruppe som skal gjøre det lettere for folk flest å handle riktig ved ulykker/uhell inne i en vegtunnel.

Håkon Aurlien

OSLO: - Målet er å avdekke tiltak som kan bidra til riktigere kjøreadferd, og dermed redusert skadeomfang av ulykker og hendelser i tunneler, sier Hans Christian Østrem. Han leder arbeidsgruppen og medlemmer er Kai Gundersen fra Vegtrafikksentralen, Karin Høistad og Livar Ulvestad fra Region øst og Harald Buvik og Arild Engebretsen fra Vegdirektoratet.

En rapport med forslag til konkrete tiltak skal være ferdig i løpet av året.

Feilkjøring

Arbeidet er satt i gang som direkte følge av brannen i Eidsvolltunnelen på E6 på Romerike i fjor sommer. Da en lastebil sto i flammer inne i tunnelen kjørte blant annet en lastebil rett inn i den tette røyken, fulgt av en personbil. Begge ble stående fast inne i tunnelen da sikten ble null. Heldigvis ble de reddet av vifteanlegget i tunnelen og brannvesenet.

- Dette er dessverre ikke uvanlig. Våre operatører er daglig vitne til at trafikanter opptrer annerledes enn det vi skulle ønske, sier Kai Gundersen ved Vegtrafikksentralen i Oslo.

Får en bil stans inne i en tunnel, opplever VTS-operatørene ofte at føreren blir sittende lenge

inne i bilen uten å gjøre noen verdens ting, at de bruker mobiltelefonen eller forlater bilen midt i kjørefeltet og begynner å gå ut av tunnelen.

- Vi vil at folk skal bruke nødtelefonen i tunnelen. Det vil gi oss øyeblikkelig beskjed om hvor de er, slik at vi kan skaffe dem den hjelp de trenger enten det er snakk om bensin eller redningsbil, sier Kai Gundersen.

På sine videoskjermer ser operatørene biler som kjører mot lysanvisninger, eller som kjører rundt senkede bomber. Det har vært

observerte tilfeller der folk har snudd inne i en tunnel og kjørt ut igjen, endog tilfeller der folk har gått ut av bilene i tunnelen for å sloss.

» Vi vil at folk skal bruke nødtelefonen i tunnelen. Det vil gi oss øyeblikkelig beskjed om hvor de er.

Ukjent terreng

Hans Christian Østrem mener feilhandlingene i mange tilfeller skyldes at sjåførene mangler opplæring, kunnskap og erfaring.

- Da er det ikke så rart at de ikke gjør de rette tingene, sier han.

Nå er arbeidsgruppen i en fase hvor den innhenter erfaringer fra inn og utland.

- Vi vet at det er mange i Norge som har interessert seg for hvordan man skal legge til rette for riktig adferd inne i en tunnel. Vi ønsker selvfølgelig å få kreative innspill og erfaringer som folk må ha gjort seg opp gjennom årene til gruppa, sier han.

Bedret trafikantadferd: Hans Christian Østrem og Kai Gundersen skal foreslå tiltak for bedre trafikantadferd i tunneler. (Foto: Håkon Aurlien)



- Veiledning for tunnelinspeksjoner mangler

- Det mangler håndbok og inspeksjonsrutiner for utførelse av tunnelinspeksjoner, sier Jens Petter Henriksen i Norconsult.

Kjell Wold

KONGSBERG: I dag foreligger det ikke noen håndbok eller veiledninger for utførelse av inspeksjoner av kledninger (vann og frost) eller andre byggetekniske installasjoner i vegtunneler, i følge Henriksen.

- Det samme gjelder for geologiske inspeksjoner, sier han. Henriksen mener Vegdirektoratet bør utarbeide en ny håndbok for utførelse av inspeksjoner med både krav til utførelse, HMS og rapportering av registrerte skader samt hvor ofte inspeksjoner skal utføres.

- Hensikten med hovedinspek-

sjonen er å foreta en tilstandskontroll av hele tunnelen for å kontrollere at den i alle deler fyller sin funksjon. Alle mangler og skader blir registrert og rapportert. Hovedinspeksjonen utføres som en nær visuell inspeksjon. Det betyr generelt at inspeksjonen utføres med maksimal en armlengdes avstand til objektet, sier Jens Petter Henriksen.

Øst-samarbeid

Norconsult har i samarbeid med Statens vegvesen Region øst utarbeidet en beskrivelse for utførelse av inspeksjoner av kledninger og andre byggetekniske konstruksjoner i vegtunneler i Stor-Oslo, som har fungert meget bra, i følge Henriksen.

- Vi har nå også i samarbeid med Region øst revidert dataverktøyet PLANIA. PLANIA er nå planlagt å bli tilpasset rapporte-

ringsrutiner som vi nå har brukt på blant annet Oslofordtunnelen. Ny versjon av dette verktøyet skal snart også lanseres av Vegdirektoratet.

Tunneltak: Trangt bak hvelvet på taket av E18 Hanekleivtunnelen. (Foto: Kjell Wold)



tunneladferden



Vegtunneler med hvelv: - Ikke designet for å bli inspisert

- Norske vegtunneler med hvelv er ikke designet for å bli inspisert, sier ingeniørgeolog Ingvar Tyssekvam i Norconsult.

Kjell Wold

KONGSBERG: Han kom med sine betraktninger om kledninger og inspeksjoner i vegtunneler - muligheter og begrensninger, på et tunnelseminar i Kongsberg nylig.

Større profil

- Det er ofte vrient å komme til når tunnelvegger og tak skal inspiseres bak hvelv. Det er trangt, kaldt og vått og stiller store krav til sikkerhet for de som gjør inspeksjonene, sier Ingvar Tyssekvam.

Han mener tunnelinspeksjoner bak hvelv hadde vært mye enklere og tryggere dersom profilet på tunnelene ble utvidet med opptil en halv meter, slik at det er nok plass

bak hvelvet til å foreta ordentlige og trygge inspeksjoner.

Generelt problem

Tyssekvam er en av de eksterne ingeniørgeologene som har vært på inspeksjon i E18-tunnelene i Vestfold denne vinteren og våren etter raset i Hanekleivtunnelen. Tyssekvam mener problemet med for trang og liten plass til inspeksjoner bak hvelvet er et generelt problem i de fleste norske vegtunneler av denne typen.

Tar tid

- Det er vrient å komme til via luker som ofte er rustet fast. Vi bruker veldig mye tid og energi bare på å ta oss fram når vi er på tunnelinspeksjon. Det er også vanskelig å orientere seg når en krabber på alle fire på toppen av et hvelv oppunder taket. Bedre merking og flere og tettere bolter som sikring til klatring vil også gjøre inspeksjonene både raskere og

tryggere, sier Tyssekvam. Han er også opptatt av at sikkerheten for opphold bak hvelv under inspeksjoner blir bedre.

Trangt: Ingegiørgeolog Ingvar Tyssekvam på inspeksjon på tunnel-taket i Hanekleivtunnelen. (Foto: Kjell Wold)



- Tar tak i problemet

- Begge geologene gir en nøktern beskrivelse av hvordan det oppleves å drive inspeksjoner bak tunnelhvelv.

Det sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes i en kommentar. Han lover å ta tak i problemet.

- Å forbedre forholdene for dette arbeidet blir det nå tatt tak i. Det vil komme retningslinjer om hva som skal gjøres ved bygging av nye tunneler nettopp med tanke på dette, sier Aksnes. Det skal også jobbes med tilrettelegging av eksisterende tunneler generelt og med vekt på HMS-situasjonen det er ved slike inspeksjoner spesielt, lover utbyggingsdirektøren.

LANDET RUNDT



Den gule fare har invadert vegkantene langs riksvegen mellom Bud og Elnesvågen i Fræna. (Foto: Knut Opeide)

Gult er kult

BUD ■ En barnlig sjel kan spørre mer enn vegingeniørene kan svare: Heter disse blomstene leirfivel eller hestehov?

Er dette en rabatt med gule priser? Hva er best: Blomster eller rekkverk av stål og betong? Bør vi jobbe mer med vegetasjonsbekjempelse?



Framifrå

NORDFJORDEID ■ Resultatet var svært godt da årets russebil i Nordfjord ble kontrollerte av Statens vegvesen sist veke. Berre to av 17 bilar må komme att seinare med nokre justeringar. Aller best var

bilan til sju jenter og ein gut frå Firda vidaregåande skule på Sandane (biletet), som kan fylle opp tanken for 2 000 kr. ekstra denne våren. (Foto: Reidun Tryggestad)



Testet klimakunnskaper

GOL ■ Øvre Buskerud vil finne praktiske måter å møte klimautfordringene på. I den anledning arrangerte distriktskontoret temadag og idedugnad på Storefjell på Golsfjellet i slutten av april. Hvordan rammer klimaendringene etatens daglige arbeid med planlegging og andre gjøremål ble diskutert.

Dimensjonering av fremtidens vegnett med tanke på mer ekstremvær var også et interessant tema som ble diskutert på samlingen. Karin Iversen (t.v.) og Torill Flaskerud var to av etatens tilsatte som tok engasjert del i de praktiske klimaopp-gavene på fagdagen. (Foto: Arne Tovslid)



Skremmende realistisk

RUDSKOGEN ■ En realistisk og skremmende øvelse var lagt inn i russebil-sikkerhetsdagen som ble arrangert på Rudskogen i Østfold tidligere denne måneden. På en av postene skulle den unge bilfø-

rerer rygge inn på en parkeringsplass. Mens den unge føreren rakte manøvrerte bilen bakover ble han distraheret av et vanskelig spørsmål, og mistet konsentrasjonen såpass at han rygget på en

dukke som plutselig lå bak bilen. Kari Lisbeth Hamang og Amir Mujakic fikk budskapet klart frem. (Foto: Håkon Aurlien)



Fritt etter eget hode

REBBENESØY ■ På Rebbenesøya i Troms fant overingeniør Mariann Larsen denne konstruksjonen. Det er utvilsomt god utnyttelse av skilt-sokkelen. Kanskje ikke helt etter skiltnormalen, men likevel rimelig effektivt.

- Ja, det er tatt opp med entreprenøren at det ikke er helt etter boka, sier Mariann Larsen i Region nord, som har sendt oss bildet. (Foto Mariann Larsen)



- 13 år gamle Trampe lever i beste velgående, bare han får litt stell etter vinteren, konstaterer oppfinneren, Jarle Wanvik. (Foto: Knut Opeide)

Vårpuss for Trampe

BAKKLANDET ■ Før i tida var det ingen som syklet om vinteren. Først når påsken var over, tok vi fram sykkelen og skiftet til småsko. Nå er det mange som sykler hele året. Likevel er det noe som er ved det gamle:

Når påsken er over, og vårsola

varmer, kommer sykkelheisreparatørene fram fra vinterdvalen. Da er det nemlig tid for stell og vårpuss av verdens eneste sykkelheis; Trampe i Trondheim.

13 år etter åpningen er det fremdeles oppfinneren selv, Jarle Wanvik, som står for den årlige

vårpussen av heisanlegget som hvert år skyver titusener av syklister opp den 130 meter lange Brubakken. Høydeforskjellen er 25 meter, om lag som et tietasjes høyhus.

Alternative bilskilt

OSLO ■ Registreringsnumre kan igjen produseres uten det blå nasjonalitetsmerke-feltet på venstre side. Eyup Saka betjener skiltarkivet ved Risløkka trafikkstasjon og har etter hvert mange skilttyper å tilby. Da det nye designet på registreringsnumre kom i fjor, ble det laget et klistremerke slik at de som ikke ville ha det blå feltet med flagg og N kunne dekke over feltet. Dette var faktisk et krav fra EU, som bruker det samme feltet dog med EU-stjerner i stedet for flagg. Siden er det i Norge blitt valgfritt om bileieren ønsker å ha dette feltet overhode ved produksjon av registreringskiltene. (Foto: Håkon Aurlien)



Venner på vegen

Det er snart bare sommerveger! Treningssesongen starter!

Er vegen for alle? Er du redd når ungene er på rulleski? Trener du på vegen? Sur på trailersjåfører når du trener? Får du sjåførnervver av syklistene?



Temakveld for tunge og myke trafikanter
GRAND-SALEN
23. april
19.00-21.30

Vi ønsker en god og trygg arbeidsdag og en sikker treningstur!
Harstad Idrettsråd • TINE Meieriet Nord • Lastebileierforbundet
Politiet • Statens Vegvesen • Harstad Kommune

Venner på vegen

HARSTAD ■ Sjåfører hos Tine meierier er frustrerte over rulleskiløpere og syklister i høy fart på trening ute på vegen. Derfor inviterte Tine meierier, politiet, NLF, Harstad MC, Harstad Idrettsråd, Safe Community og Statens vegvesen til fellesmøte der politiet innledet med å orientere om regelverket. Senere orienterte de

ulike interessegruppene om sin situasjon på den felles arenaen som vegen er.

- Totalt 65 mennesker kom på samlingen. Det var stort engasjement og vi håper vi har startet noe som skaper bedre forståelse for hverandre i trafikken, forteller Vegvesenets Solveig Hansen i Midtre Hålogaland.



Sykelbru undervegs

EIGERSUND ■ Statens vegvesen er i gang med fundamenta for bygging av eiga bru for syklister og gangfolket på rv. 44 Tengs bru ved Egersund i Rogaland. Den 76 meter lange brua skal kvile på fem

støyer i elva og blir 3 meter brei. Det blir og bygt kring 500 meter gang- og sykkelveg på bae sider av brua, og totalkostnaden blir 7,6 mill. kr. (Foto: Geir Brekke)



Gulbilsjekk: F.f.v. Gunnar Eriksen, Per Barstad, Lars Espeland, Steinar Sending. B.f.v. Finn Skontorp Johnsen, Tor Helge Systad, Dagfin Skårdal, Bjørn Johnsen, Magne Brækken. (Foto: Kjell Wold)

Vårsjekk på gule biler

SKIEN ■ Fem av sju registreringsbiler til Statens vegvesen Region sør var nylig til sikkerhetsjekk og godkjenning etter det nye regelverket i Håndbok 051. - Det var hyggelig å kunne registrere at bilparken er i god stand selv om noen av

bilene er fra 1990-tallet, sier Lars Espeland. I tillegg til bilens tekniske standard er det også viktig å sjekke at dashboardet på bilene er fri for løse og farlige gjenstander og at sikten fra førerretet er førsteklasses.

REPORTASJE

**Dårlig turistrykte**

■ ■ Turistsjefene i Larvik, Sandefjord, Tønsberg og Horten frykter at Vestfold fylkes rykte som turistfylke er i ferd med å bli ødelagt etter stengte veier (bildet) og tunnelras på E18. Bransjen krever penger til en stor annonsekampanje for ferie- og reisemålet Vestfold som erstatning for negativ omtale på grunn av stengt E18. (Foto: Kjell Wold)

Jobb II startet

■ ■ Del 2 av reparasjonsjobben på E18-tunnelene i Vestfold har startet. Veidekke vant entreprisen 2 som skal være ferdig i oktober. Ett løp av tunnelene sør for avkjøringen til Holmestrand er stengt. Det skal åpnes for gjennomgående trafikk på hele strekningen fra felleferien når også nordgående løp i Hanekleiv og Løkentunnelen åpnes for trafikk.

Mer video

■ ■ Statens vegvesen søker Brannvesenet og Vegdirektoratet om å få installere mer videoovervåking i tunnelene på ny E18 Kopstad-Gulli istedenfor å øke kapasiteten på luftviftene. Mens vegen er bygget har myndighetene vedtatt strengere brannforskrifter for tunneler, som blant annet fører til krav om økt kapasitet på vifteanleggene.

Presser på for tunnel

■ ■ Fylkespolitikere i Akershus ønsker å få lagt både ny E6 og jernbane langs Mjøsa i tunnel. Det blir dyrt, men leder av samferdselsstyret i Akershus, Erlend Helle (SV), sier til Romerikes Blad at jernbanetunnelen skal betales av Staten, mens vegtunnelen kan finansieres ved å forlenge bompengbetalingen fra 15 til 20 år.



Ny adresse: Neste sommer samles Statens vegvesen Vest-Agder distriktkontor og trafikkstasjon her på Rige fire kilometer vest for byen, sier en glad distriktssjef Johan Mjaaland. (Foto: Kjell Wold)

Johans nye Rige

Her blir distriktssjef Johan Mjaalands nye vegvesen-rike i Kristiansand: Den nye trafikkstasjonen og distriktkontoret på Rige.

Kjell Wold

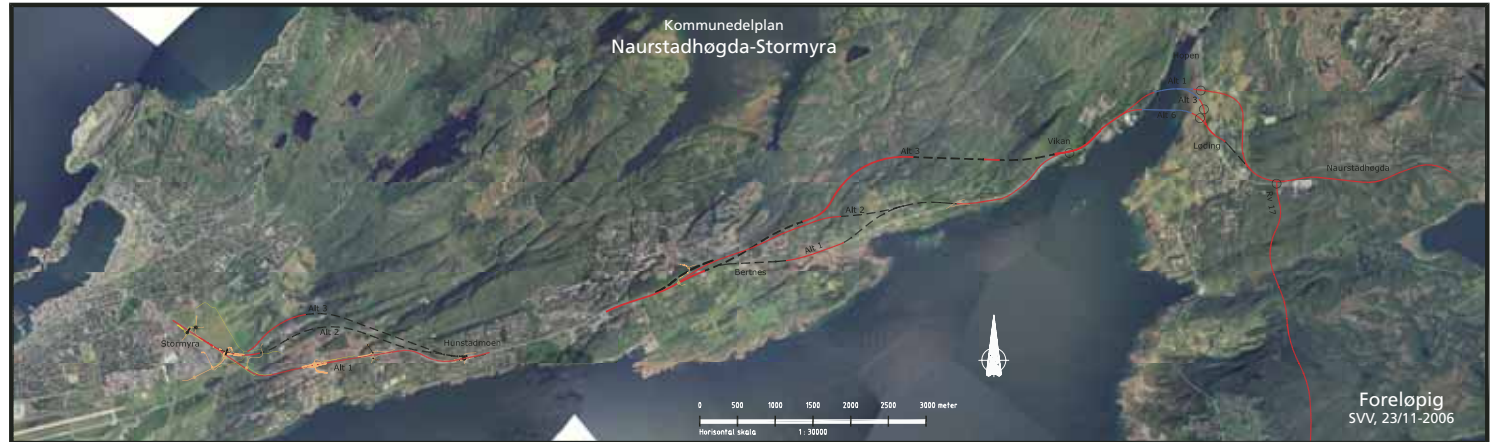
KRISTIANSAND: På industriområdet Rige rett ved E39 fire kilometer vest for sentrum mellom bydelene Vågsbygd og Hellemyr, skal det de neste 14 månedene reises et 3500-4000 kvm stort bygg i tre etasjer med toppmoderne kontorlokaler og kontrollhall. 150 meter unna blir det en ny, stor kontrollplass for tungbiler.

Samlokalisering

- Kontrakten ble skrevet i februar. I april startet gravearbeidet etter halvannet års planlegging, forteller en tilfreds distriktssjef Johan Mjaaland. Neste sommer legges den 40 år gamle trafikkstasjonen i bydelen Lund endelig ned og distriktkontorets lokaler i 25 år i Henrik Wergelands gate i Kvadraturen stenger dørene. Begge vegvesenvirksomheter samles da på Rige. Tomten og bygget skal leies av Skanska. Mjaaland håper å være i hus med byens samlede virksomhet til Sankthans neste år. Som ledd i etatens samlokalisering skal også tungbilvirksomheten ved Mandal trafikkstasjon flyttes inn til fylkeshovedstaden.

Retten ved stamveg

Trafikkstasjonene i Mandal og Flekkefjord opprettholdes som servicekontorer for førerkort og en del andre trafikktenester. Det nye Vegvesenkontoret på Rige vil huse om lag 120 personer totalt med både distrikt- og regiontilknyttede samlet. Distriktssjefen innrømmer at ikke alle kolleger er like glade for å si farvel til Kvadraturen, men innser at det nye bygget gir alle fordele for en moderne og fremtidsrettet virksomhet.



Kommunedelplan: Den lengste delen av Fase 2 blir rv. 80 Naustadhøgda-Bodø havn, en strekning på ca. 22 km. (Illustrasjon: Statens vegvesen)

Delte prosjektet - løste tidsproblemet

Første fase i Vegpakke Salten ble omgjort til to prosjekter og dermed var det klar bane for videre arbeid. Nå venter stortingsbehandling.

Giselle Jensen

BODØ: Vegpakke Saltens videre framdrift var usikker da departementet stilte krav om KS2 prosess, en ekstern kvalitetssikring som er obligatorisk for vegprosjekter med kostnader over 500 millioner kroner. Prosessen kunne forsinket prosjektet med minst ett år. Ved å dele ett prosjektet i to, er planene tilbake på skinner.

- Strekningen Tverrlandet-Godøystraumen på riksveg 17 blir et prosjekt, mens tunnelen ved Strømsnes på riksveg 80 blir et prosjekt. Nå har vi to prosjekt på 231 og 299 millioner kroner, opplyser

prosjektleder Unni Gifstad.

Ikke kryssubsidiering

Den eksterne kvalitetssikringen har først og fremst til hensikt å kvalitetssikre Vegvesenets kostnadsoverslag og sikre at Vegvesenet ikke kryssubsidierer bompengprosjektene. Det betyr at bilister som betaler bompenger selv skal ha nytte av utbedringene avgiften finansierer.

- Det er ingen form for kryssubsidiering i Vegpakke Salten, de to innkrevingspunktene ligger langt fra hverandre og finansierer konkrete strekninger, mener Gifstad.

Lagt fram i statsråd

Forslag om utbygging og finansiering av første fase i den omfattende Saltenpakke ble lagt fram i statsråd 27. april.

- Vegutbyggingen vil føre til tryggere trafikk, kortere reisetid og færre som blir utsatt for miljøplager fra vegtrafikken, sa samferdselsministeren.

- Innkorting og omlegging av dagens veg, bygging av gang- og

sykkelveger og andre sikkerhets- og miljøtiltak starter i høst. Utbyggingen vil ha mange positive ringvirkninger for folk og næringsliv i Bodø og Salten, fortsatte hun. Det er rv. 17 mellom Tverrlandet og Godøystraumen som er først ut når anleggsarbeidene kan starte. Pga. prosjektets størrelse må arbeidene lysnes ut i hele EU-området, en prosess som med vedtaksfrist tar omkring fire måneder.

Fase to

Samtidig med tilrettelegging for bygging på fase 1 pågår planarbeidet på fase 2.

- Vi jobber med flere planer og mange parseller parallelt. Den lengste delen av neste fase blir rv. 80 Naustadhøgda - Bodø havn, en strekning på ca. 22 km, forteller Unni Gifstad. Først må kommunedelplanen godkjennes før de kan starte på reguleringsplanen. Planlagt byggestart er 2010.

- Denne delen av prosjektet er usikker, den er foreløpig ikke finansiert i NTP, opplyser Gifstad.



Glad prosjektleder: Unni Gifstad er fornøyd med at Vegpakke Salten ble lagt fram i Statsråd i april. Nå håper hun på stortingsbehandling før sommerferien. (Foto: Giselle Jensen)

Vintervedlikehold i internasjonalt fokus

Statens vegvesen er involvert i mange typer internasjonalt arbeid. Vintervedlikehold er et av de.

Lisa Sundstrøm

NARVIK: Selv om det er fristende å reise til Kuala Lumpur, Madrid og Toronto for å se på bruer, rundkjøringer og arkitektur, kom 27 vegfolk til Nordkalotten like før påske for å snakke om vinterveger. Vintervedlikehold er utfor-

drende, både i forhold til vær og temperatur, skifting mellom kyst og innlandskultur, rasproblematikk og endringer i miljø. Transportavstander, ujevn vegstandard, daglig vedlikehold, salting og strøing, urbane og rurale strøk - alt er en del av komiteens interessefelt og oppgaver.

På dagsorden sto brøyting, tunge kjøretøy på vegnettet, værmålinger og faglige innspill fra andre komiteer.

- Det viktigste med arbeidet i PIARC-komiteene er nettverksbyg-

ging, sier Eilif Mathisen, som er Region nord's internasjonale kontakt. Gjennom nettverket utveksles erfaringer, kunnskap, ideer, framtidsvyer og hverdagens utfordringer og oppgaver.

Det var PIARC-komiteen med navnet C 3.4 som var samlet i Narvik og Kiruna. Deltakerne med vintervedlikehold på agendaen kommer fra Japan, Canada, Sverige, Finland, Danmark, Slovenia, Sveits, Belgia, Frankrike, USA, England, Østerrike, Italia, Spania, Estland og Norge.

FAKTA**PIARC**

er et internasjonalt forum for utveksling av alle typer veginformasjoner, fra kostnader ved vegsystemer, vegsikkerhet, tunneler, kjøretøy, bruer, gods, vedlikehold, transport og administrasjon. Gjennom samarbeid og utveksling av kunnskap og erfaring kan medlemmene i PIARC påvirke hverandre. PIARC er delt i flere ulike fagkomiteer som forsker og driver undersøkelser innen sine fagfelt.



Mye å rydde: Vegen er ryddet med maskinkraft mens naturen vil smelte frem rasteplassen på toppen av Sognefjellet. Odd Mork løfter bort en siste snøklumpen før vegen kan åpnes. (Foto: Håkon Aurlien)

Gravde frem sommervegen

Før riksveg 55 over Sognefjellet ble åpnet forrige uke, måtte vegarbeiderne flytte like mye snø som i en 85 meter bred snøball.

Håkon Aurlien

SOGNEFJELLET: Kun noen små snøklumper lå igjen på vegen da brøyter Odd Mork befarte vegen en siste gang før åpning siste fredag før 1. mai. Klumpene hadde løsnet fra høye brøytekanter og ble enkelt tatt bort med håndmakt. En uke fra åpningen måtte det holdes nattetengt, for sikkerhetens skyld.

To ukers jobb

Åpningen av Sognefjellsvegen har vært et av årets store høydepunkter, konstaterte maskinfører Torstein Svedal da bommene var oppe og begivenheten tradisjonelt ble markert med kaffe og vafler.

Siden slutten av 70-tallet har han sammen med kolleger i dag i Mesta brukt to våruker på å frese opp den tre mil lange fjellovergangen i Oppland og Sogn og Fjor-

dane. I år var det praktfullt vær da de delvis med hjelp av nøyaktig GPS-utstyr, delvis ved å navigere etter brøytepinnene, fjernet tung og hard snø i opptil fem meters høyde.

360 000 kubikk

Volumene blir enorme. Tre mil veg var i år dekket av litt mer hardpakket snø enn normalt. Med en gjennomsnittshøyde på to meter summerer det opp til hele 360 000 kubikkmeter.

Tungt materiell må til for å flytte slike snømengder. Vestfra kom to fresere, den ene en 18 tonn tung rusk av en beltefreser, 28 år gammel og den nyeste av de store Øveraasen-maskinene bygget på buldozrunderstell. Østfra kom to store hjullastere med tunge freser- "uniter" montert foran.

Normalt må man ha en beltegående freser for å komme gjennom partier der det må freses i to omganger.

I år var snøen så kompakt at man kunne kjøre på snøen også med hjul, forteller Bjørn Romsås i egenskap av byggeleder for vedlikeholdskontrakten i Oppland. Han har stor beundring for hvordan jobben gjøres.

–Det er snakk om store avstander, store snømengder og tungt utstyr som kan stanses av små hendelser. Dette er karer som vet hva de gjør og i år gikk brøytejobben problemfritt, forteller han.

Tidligere åpning

Sognefjellet har vært ferdselsåre i all tid, men dagens veg ble bygget i 1938. Fra starten ble den åpnet i juni, og gravd frem med håndmakt. Fra 1995 har den vært åpnet for 1. mai.

–Turistnæringen er opptatt av å få åpnet vegen tidlig, og det har vi gjort mot å stenge tilsvarende tidlig på høsten, sier Bjørn Romsås.

I juli og august vil omkring 1200 biler passere hver dag. Når det igjen må fresing til, blir vegen stengt for vinteren.

Feiring: Tradisjonelt feires vegåpningen med kaffe og kaker. Her fra venstre Bjørn Romsås, byggeleder i Statens vegvesen Region øst, brøyterne Pål Kristian Stærødegård, Odd Mork og Torstein Svedal fra Mesta, og Romsås kollega Per Ove Fosheim fra Region vest. (Foto: Håkon Aurlien)



Skue: Oppfresingen av Sognefjellsveien skjedde i år i et praktfullt vårvær. (Foto: Geir Skjåk)



Tar ansvar: I 30 år har Torstein Svedal vært med på å frese opp Sognefjellsvegen. Maskinreparatøren tar egenhendig ansvar for den 28 år gamle beltefreseren. (Foto: Håkon Aurlien)



REPORTASJE

Krise på liksom

Svart røyk veltet ut av Atlanterhavstunnelen, som er under bygging. 500 meter inne i fjellet sto kjøretøy i brann og fire mennesker var sperret inne.

Knut Opeide

AVERØYA: Slik var åpningsscenariet da Statens vegvesen i Region midt holdt sin aller første fullskala kriseøvelse. Både entreprenøren og alle redningsetatene deltok. I tillegg spilte pårørende og journalister aktive roller i det realistiske opplegget.

Tankevekkende mangler

- Jeg er glad for at dette bare var en øvelse og ingen skarp situasjon. Spillet avdekket nemlig en rekke forhold som det er viktig å ta tak i, sier Vegvesenets regionale "krisesjef", Jan Erik Myhr. Nå har han innkalt alle de ulike instansene som deltok i øvelsen til et stort evalueringsmøte 15. mai.

99 Øvelsen avdekket tankevekkende mangler og usikkerhet i samarbeidet mellom de ulike aktørene.

Myhr peker spesielt på at øvelsen avdekket tankevekkende mangler og usikkerhet i samarbeidet mellom de ulike aktørene. Dette er generelle

problemstillinger som vi er nødt til å finne ut av, sier han.

Ville ikke bistå

Blant annet ble byggherren for lite og for sent involvert i hendelsen. På grunn av mangelfull varsling var byggherren helt fraværende de første timene på selve åstedet, samtidig som journalister vandret helt fritt blant redningspersonell, arbeidere og sjokkskadede pårørende. Da det senere skulle arrangeres pressekonferanse, ble Statens vegvesen stående helt alene med krisen, til tross for at det var de som visste minst.

Entreprenøren ville ikke bistå under henvisning til at kontrakten sa at byggherren hadde informasjonsansvaret. Samtidig varslet politiet at de vurderte å avholde sin egen pressekonferanse og at de ikke ville stille opp sammen med Statens vegvesen.

Øvelsen i Atlanterhavstunnelen vil nå danne mal for lignende øvelser som etter hvert skal avholdes på alle større vegprosjekt i Region midt. Til høsten blir det full krise på Nordre avlastningsveg, midt inne i Trondheim by.

Blod og tårer: Den realistiske øvelsen viste at det er mye som kan gå galt. (Foto: Knut Opeide)

Realistisk: Kriseøvelsen i Atlanterhavstunnelen avdekket stor usikkerhet i spillet mellom ulike aktører. (Foto: Knut Opeide)



Mye å lære: Aktørene er glad for at dette bare var en øvelse. (Foto: Knut Opeide)



Årets snegle

På årets internasjonale støyfrie dag ble Statens vegvesen tildelt Snegleprisen, som hvert år deles ut til en støyversting av Norsk forening mot støy.

Hilde Marie Braaten

OSLO: Prisutdelingen foregikk midt i travle Stortinget t-banestasjon onsdag 25. april. Styreleder i foreningen, Kjell Dahle begrunnet tildelingen med at vegtrafikken, ifølge den offisielle støyplageindeksen, står for nærmere 80 prosent av støyplagene i Norge og at støyen har økt med åtte prosent fra 1999 til

2006. Foreningen mener Statens vegvesen har lang tradisjon med å prioritere støy lavt, men presiserte at det positive med å få denne verstingsprisen er at forbedringspotensialet er stort.

Sidsel Kålås ved miljøseksjonen i Statens vegvesen Vegdirektoratet tok i mot prisen på vegne av etaten, en stor og blå snegle i keramikk.

Ønsker innspill

- Jeg vet ikke helt om dette er en pris man takker for, åpnet Sidsel Kålås "takketalen" med et glimt i øyet.

- Vi vet at vegtrafikken står for 80 prosent av støyplagene i Norge, og andelen øker. Trafikkveksten gjør blant annet at gevinsten av de tiltakene vi gjennomfører ikke alltid blir så store som vi kunne ønske. Å gjøre noe med støyproblemene er en stor utfordring for blant andre Statens vegvesen, sa Kålås.

Hun avsluttet med at Statens vegvesen ser på denne prisen som en påminnelse om at vi stadig kan bli bedre og tar gjerne i mot innspill fra både Støyforeningen og andre i dette viktige arbeidet.

Glimt i øyet: Sidsel Kålås tok i mot Snegleprisen på vegne av Statens vegvesen. (Foto: Hilde Marie Braaten)

Burde Sjøfteland ha gått?

■ Ingen hendelse har skadet Statens vegvesens omdømme så mye som den såkalte "tunnelskandalen" i Vestfold. Hendelsen har rammet et fagområde som har vært viktig for etatens gode anseelse.

■ Statens vegvesen vil trolig aldri trone på omdømmetoppen. Sånn er det bare med mange offentlige etater. Publikum og skattebetalere har enorme forventninger til hvilken vegstandard og trafikksikkerhet de kan få for skattepengene. Statens vegvesens muligheter til å bli en "omdømmevinner" er prisgitt politikernes vilje til å gjøre etaten til en "omdømmevinner". Og det vil alltid være en mer eller mindre flåsete holdning til

at det offentlige er både inkompetent og ineffektivt.

■ Men jeg tror likevel at Statens vegvesens omdømme har blitt alvorlig svekket gjennom "tunnelskandalen" i Vestfold. Denne situasjonen skiller seg fra andre vanskelige situasjoner Statens vegvesen har vært oppe i, gjennom at media og andre denne gangen knytter saken sterkt opp mot vegdirektør Olav Sjøfteland. Sjøftelands personlige håndtering av saken og det mediebildet som har blitt tegnet av Sjøfteland i forbindelse med denne saken, har vært den faktoren som har svekket Statens vegvesens omdømme mest. Og dette har også blitt utnyttet av krefter som profiterer på å svekke omdømmet

til Statens vegvesen.

■ Sjøfteland sier som han pleier. At hans måte å vise ansvar på, er at han skal lede Statens vegvesen gjennom denne krisen.

■ Olav Sjøfteland har under et år igjen av sin periode som vegdirektør. I denne saken burde kanskje Sjøfteland ha satt etaten foran seg selv, og overlatt vegdirektørstolen til noen andre. Ikke for at han nødvendigvis gjør en dårlig jobb. Men fordi en annen leder, bare i kraft av "ikke å være Sjøfteland" kunne ha berget større deler av Statens vegvesen omdømme.

Truls Johnsen

Har vi nok ren energi?

■ Det er mer en nok ren energi på jorden og i verdensrommet. Tenk bare på tyngdekraften, fisjon og fusjon av de riktige atomene. Om vi setter inn de riktige resurser så tror jeg vi innen kort tid greier å skjerme tyngdekraften i de forskjellige retninger. Vi vil da kunne reise over terrenget og mellom himmellegemer med hastigheter fra 0 km/t til helt for oss uoppnåelige hastigheter i dag. Kursen kan legges i alle retninger. Når vi får til dette så vil også problemene med sentrifugalkraften i kurver bli strekt redusert. Ved energi skiller vi mellom energikilder og energibærere. Olje, kull og fossiler er energikilder. Strøm og hydrogen er energibærere. Det går derfor ikke an å produsere strøm og hydrogen med olje eller kull og så si at disse energibærerne ikke forurenser globalt. Forurensingen er lik den mengden av den energikilde vi benytter til produksjon av energi for en energibærer. En stasjon for fylling av hydrogen på biler vil således ikke forurense

mindre globalt en om bilen kjører på bensin eller diesel.

■ Skal vi produsere store mengder hydrogen og strøm så må vi bygge fullskalareaktorer for fusjon av deuterium og tritium. Deuterium og tritium fins i havets vann og vil kunne dekke hele verdens energibehov i mange tusen år uten forurensninger. Fusjon frigjør energi der lette atomkjerner slås sammen til tyngre. Denne metoden vil være best. Vi kan også benytte thorium. Norge er på 3. plass angående thoriumforekomster i verden.

■ En reaktor for thorium kan ikke smelte ned og vil derfor være sikker i drift.

■ India bygger for tiden fullskalareaktorer for fisjon av thorium. CERN i Sveits som driver med høyenergi-kjernefysisk forskning hvor Norge har interesser har anmodet Norge om å dra i gang en thoriumreaktor. Fisjon frigjør

energi der materia av tyngre atomkjerner deles til lettere. På lengre sikt må vi forvente at vi greier å ta ut all energi i bestående atomer og vi vil da ha tilnærmet ubegrensede mengder energi til evig tid. Skal vi snart begynne å produsere energi til energibærere uten å forurense våre omgivelser, eller skal vi fortsette å brenne kull og olje til vi får heteslag? Kull og olje er materialer vi kan nytte til en hel serie viktige produkter og det er derfor ufornuftig og farlig å brenne den opp nå. Når vi får nesten hele vårt forbruk av energi fra forurensningsfrie fossiler og kjernekraftreaktorer kan vi produsere billig hydrogen og strøm til hele vårt energibehov. Veitrafikken vil da kunne bruke drivstoff som ikke forurenser. Det er viktig å ta de riktige beslutningene å sette i gang. Tør vi det, eller tjener Norge i dag alt for godt på å selge olje som gir CO2 forurensing av atmosfæren?

Audun Nordbotten

Fortsatt stykkeveis og delt veipolitikk?

■ Den store utbyggingen av E6 i Østfold på 90 tallet samt utbyggingen av E18 Rona - Dyreparken i Kristiansand fra 1998 til 2001 er typiske eksempler på stamveistrekninger som i våre dager nå må bygges om til 4-felts veier med midtrabatt. Hvorfor ble de ikke bygd som 4 felts veier i utgangspunktet? Å bygge 2/3 felts veier på høyt trafikkerte stamveier er en svært kortsiktig politikk.

■ Knut Boge skriver det ganske treffende i sin artikkel "Et smalsporet vegnett" publisert i årbok for Norsk Vegmuseum 2004; "Bygging av veger til det som i Norsk Vegplan ble betegnet som "brukbar standard" fremfor såkalt "fullgod standard" fikk betydelige langsiktige konsekvenser. Store deler av sekundærvegnettet på slutten av 1970- og begynnelsen av 1980 tallet hadde klare likhetstrekk med 1800-tallets smalsporede jernbaner. Flere av de smalsporede jernbanene måtte bygges på nytt på begynnelsen av 1900-tallet, da de ikke holdt mål verken med hensyn til bæreevne eller kjørehastigheter. Det samme gjaldt deler av sekundærvegnettet

som ble bygd eller oppgradert i løpet av 60- og 70 tallet." Knut Boge skriver videre "Allerede på 1800-tallet etablerte våre naboland en tradisjon for de store grepene gjennom toppstyrt utbygging av infrastruktur som binder landene sammen. I Norge har infrastrukturutbyggingen siden 1800-tallet i stor grad vært styrt av lokale og regionale behov, og infrastrukturutbyggingen har som regel vært initiert lokalt eller regionalt."

■ Etter Boge sine treffende karakteristikk av smalsporede veier er det slående at dette også gjelder bygging av stamveier helt til våre dager. De fleste bompengefinansierte veianlegg er lokalt initiert. Det lokale initiativet har oppstått som følge av manglende nasjonal stamveisatsing. Dette har igjen medført at vi har et lappeteppes av stamveistrekninger som hele tiden veksler fra fullgod til elendig standard.

■ Sentrale miljøorganisasjoner som Naturvernforbundet og Natur og ungdom er i dag pådrivere for utbygging av 2/3 felts stamveier i

stedet for 4 felts veier. Og samferdselsministeren berømmer det lokale initiativ som en viktig pådriver for nasjonal stamveinett utbygging. Samtidig har hun avlyst prosjektutbyggingsformen for lengre veitbygginger. Da er vi igjen atter tilbake til den "Stykkeveis og delt" veipolitikken som Norge har ført i alle år.

■ Skal vi ikke nå heller tenke fremover? Følge den brede vei i stedet for den smale sti? Tenke helhetlig i stedet for stykkeveis og delt?

Leif Kåre Spartveit

» Vi har et lappeteppes av stamveistrekninger som hele tiden veksler fra fullgod til elendig standard.

Forslag til ulykkesreduserende tiltak

Kjære Statsminister Jens Stoltenberg og Samferdselsminister Liv Signe Navarsete

■ Jeg foreslår at Den Norske Regjering forskutterer 25 milliarder hvert år i en 10-årsperiode til forebygging av vegtrafikkulykker. Med forskutteringen mener jeg tiltak for å bygge, utbedre, vedlikeholde og skille ulykkesbelastede vegstrekninger med midtdeler.

■ Begrunnelse: Ulykker i vegtrafikken koster samfunnet 25 milliarder kroner årlig. På 10 år blir det 250 milliarder. Dersom 25 milliarder forskutteres hvert år i en 10-årsperiode og pengene brukes til å ruste opp vegnettet med ulykkesforebyggende tiltak, vil gevinsten bli langt større enn innsatsen. Mange mennesker slipper å dø og bli hardt skadet i veitrafikken.

■ Ulykkesbildet de siste 10 år: Personer drept i veitrafikkulykker 1996-2005..... 2901 Alvorlig skadd og meget alvorlig skadd 1996-2005..... 11590 Totalt drepte og hardt skadde 1996-2005 = 14491

Lettere skadd i 10-årsperioden 1996-2005 = 100 311 personer. Mer enn 80 % av de drepte er innblandet i møte- utforkjørings og fotgjengerulykker.

■ Planer og tiltak: I stortingsmelding nr. 24 (2003-2004) NTP 2006-2015 er det foresatt at det innen utgangen av 2009 skal være gjennomført tiltak på ca. 10% av riksvegnettet. • I planperioden 2006-2009 er det prioritert satt opp midt rekkverk på nær 60 km. på to- og trefeltsveg. • 150 km. firefeltsveg åpnes for trafikk • 2510 millioner går til særskilte trafikksikkerhetstiltak

• 200 millioner foreslås brukt til skiltfornyingsprogram – 34 % av riksvegnettet vil være skiltfornyet

■ I NTP 2006-2015 er det lagt til grunn at tiltak som skal gjennomføres av Statens Vegvesen i perioden 2006-2009 skal gi 180 færre drepte eller hardt skadde i 2010. Det vil si at innen år 2015 skal Statens Vegvesen ha redusert trafikku-lykkene med ca. 450 drepte og hardt skadde.

■ Fakta sier at med en slik reduksjon vil det innen 2015 bli ca. 14000 drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

■ I luft- og sjøtransporten ville så store tall aldri ha blitt akseptert av myndighetene.

■ Hovedmålet for bedring av trafikksikkerheten er å redusere antallet skadde og drepte.

■ Forskuddtering av ulykkeskostnadene kan bli en meget lønnsom investering.

■ Når det gjelder liv og helse så har vi ingen alternativ.

■ Trafikkskadde lager helsekøer og ser vi samfunnet som helhet så vil alle tjene på at trafikku-lykkene blir redusert.

■ Vi må våge å tenke nytt i investering av forebygging, for å nå målet som Regjeringen har gått inn for - Null drepte og varig skadde.

Med hilsen Liv Stordrange



Foto: Geir Brekke



Foto: Kjell Wold

REPORTASJE



Fredskorpsdeltagere: Ndabane Manda fra Zambia, Nicholas Dominic Francis og Sadiki Karume fra Tanzania skal jobbe i Statens vegvesen i et år. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Fra Afrika til Trondheim

For første gang har Statens vegvesen ansatt Fredskorpsdeltagere: To sivilingeniører fra Tanzania og en fra Zambia skal jobbe i etaten i ett år.

Henriette Erken Busterud

TRONDHEIM: De fikk sitt første møte med snø da de ankom Værnes i midten av januar. De tre fredskorpsdeltagerne skal jobbe ved Vegdirektoratets teknologiav-

deling i Trondheim i et år, og trives godt.

Godt mottatt

Både Manda fra Zambia og Francis og Karume fra Tanzania synes de har blitt veldig godt mottatt av Statens vegvesen. Første helga var det "bli kjent tur" i Trondheim, siden har de vært på obligatorisk forberedelseskurs for Fredskorpsdeltagere i Vikersund.

- Vi har prøvd å gå både på skøyter og ski, noe som var morsomt, men vanskelig. Og i forrige uke reiste vi med Hurtigruta fra Trondheim til Bergen der vi så på en del prosjekter. Det var veldig

bra, sier de tre som både jobber og bor sammen i Trondheim.

Utfordring med oppgaver

Sivilingeniørene jobber blant annet med vegplanlegging i sine hjemland.

- Vi hadde forventet at vi skulle få jobbe med mer profesjonelle oppgaver. Men vi visste det ville bli språkbarrierer. Et problem er blant annet at noen av programmene som brukes, blant annet DAK, er på norsk, sier de tre, som håper det vil gå bedre etter hvert som de lærer mer på norskkurset de tar. På spørsmål om hva de synes er den største forskjellen på

å jobbe her og hjemme svarer de: Det er høyere teknologisk nivå og mer effektivt her. Dessuten virker det som om folk har mer spesifikke oppgaver og strammere tids-skjema. Også er det bra det ikke er slipstvang her.

Krever oppfølging

- Det er mye som skal være på plass når en tar i mot folk fra andre land som skal jobbe hos oss, som personnummer og lønnskonto. Mange ting vi får gjort enkelt, tar lang tid for dem, så det er viktig å sette av nok tid til dem, sier Odd Nygård, som nylig fikk ansvar for å følge opp sine nye kolleger. Han

synes det er veldig positivt at Statens vegvesen tar i mot Fredskorpsdeltagere, men understreker at en må være godt forberedt og ha langsiktige oppgaver til dem.

- Det var ikke avklart i forkant, noe som er uheldig. Dersom det er noen som trenger hjelp fra våre venner fra sør, kan de ta kontakt, avslutter Nygård.

Det er første gang Statens vegvesen har deltagere fra Fredskorpset. Samtidig har etaten sendt to fredskorpsdeltagere til henholdsvis Tanzania og Zambia. Målet med utvekslingen er at deltagerne skal oppdatere seg faglig og overføre kunnskap til hjemlandet.

Stemmen fra London

Vegvesenets Morten Welde brukes nå som ekspertkommentator av selveste BBC i London.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Flere ganger har han blitt oppringt av BBC's journalister, og nylig deltok han som ekspert i det timelange programmet "You and Yours", der vegprising var tema.

- Etter at London innførte en vellykket ordning med vegprising, raser nå debatten om innføring av vegprising i en rekke engelske byer. I den forbindelse har parolen "Look to Norway" fått en ny og aktuell

betydning for engelskmennene, forklarer Morten Welde, som jobber med ulike bompengespørsmål ved Vegdirektoratets teknologiavdeling i Trondheim.

De engelske journalistene vil ha Vegvesenets ekspert til å fortelle om de unike norske erfaringene med bompenger.

- De spør både om den norske AutoPASS-teknologien, som nå vekker oppsikt i flere europeiske land, og de graver og spør om de særnorske reglene for bruken av bompenger. I andre land vekker det interesse at bompenger øremerkes til transportformål og at bompengene ofte inngår i et spleiselag med staten. Og at man la ned den suk-

sessrike bomringen i Trondheim, vil de nesten ikke tro, sier han.

Men selv om Norge er et pionerland i forbindelse med trafikantbetaling, mener Welde at vi nå er i ferd med å bli akterutseilt.

- Klimatrusselen gjør at myndighetene i andre europeiske land nå er villige til å ta i bruk vegprising og andre upopulære tiltak for å begrense biltrafikken. Men på dette området er Norge knapt nok i startgropa, hevder han.

Live on BBC: Morten Welde forteller engelske radiolyttere om bompengenes velsignelser. (Foto: Knut Opeide)



TEMPEN PÅ TAMPEN

NAMN: Arnfinn Ansok ■ **ALDER:** 60 ■ **STILLING:** Distriktsjef ■ **BUSTAD:** Bergen, hybel på Voss ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to born ■ **AKTUELL SOM:** Ansvarleg for gjennomføring av to freda riksvegstrekingar

Vegvernar

- Det er ein fin balansegang mellom verna riksvegstrekingar og ei mogeleg oppgradering av desse vegane, seier distriktsjef Arnfinn Ansok i Statens vegvesen.

Geir Brekke

VOSS: Fire kommunar og to fylkeskommunar på Vestlandet reagerer kraftig på at livgjevande riksvegstrekingar gjennom Ullensvang, Jondal, Vaksdal og Solund er komne med i Nasjonal verneplan for vegar, trass i at dei er einaste transportårene i områda.

Dei ottast at vernevedtaket skal gjere det vanskeleg å få utbetre dei dårlege vegane.

To av dei tre strekningane ligg i Voss og Hardanger distrikt, der Arnfinn Ansok styrer skuta.

Utbetring

- Den Nasjonale verneplanen er eit flott dokument, som kan vere med å sikre veghistoria vår, seier Ansok. Men heller ikkje freda vegar lever berre av luft og kjærleik. I ei tid der det er større stas å bygge nytt enn å ivareta det som alt er etablert, og der dei tildelte vedlikeholdsmidlane ikkje strekk til – vil dei museale vegane lett bli taparen, legg han til. Skal fredinga bli vellukka bør ein øymerke midlar på same vis som i Turistvegprosjektet og for rassikring.

- I vårt distrikt gjeld verneplanen rv. 569 Dalseid-Eidslandet og rv. 550 Utne-Jondal, som for ein stor del er einfeltsveggar med møteplassar.

- Vi har utarbeidd forvaltingsplanar for desse verneobjekta. For rv. 550 i Hardanger har vi i samarbeid med miljøavdelinga i Vegdirektoratet skreddersydd ei løysing som gir 10 tonn aksellast og 18,75 meter vogntoglengde, som er med i forvaltingsplanen.

- På Eidslandsvegen er det tale om å leggje vegen utanom dei to trange Åsentunnelane, på tidlegare utfylte massar i fjorden, seier Ansok, som legg til at desse tiltaka også må klar-gjerast fagleg med Vegdirektoratet.

Manglar pengar

- Men problemet er at ingen av desse utbetningsplanane er finansierte i dag. Det trengst 10 mill. kr i Hardanger og truleg 12-15 mill. kr i Vaksdal, kjem det frå distriktsjefen.

- Kommunane og fylkeskommunen får forvaltningsplanane til orientering etter kvart som dei blir ferdige, med uttalefrist på seks veker. Når forvaltningsplanane er godkjende av Vegdirektoratet og Riksantikvaren skal dei inngå som vedlegg til funksjonskontraktene. Dette som ein reidskap for drift og vedlikehald av dei freda vegstrekingane, seier Ansok, som sjølv har møtt skeptiske tilhøyrarar på fleire folkemøte om freding av smale vegar i full

bruk. Men nett det å overtyde skeptiske møtelydar ligg godt til sunnmøringen, som lokalpressa kallar vegsjefen for Voss og Hardanger.

Nei i Trøndelag

Ansok er frå Stranda og tok ingeniørutdanning i Ålesund. Han søkte jobb som planleggar hjå vegsjefane i Nord-Trøndelag og Hordaland. Han fekk avslag i Steinkjer, men tilslag i Bergen i 1969, og blei med på oppbygging av planavdelinga under den legendariske plansjefen Georg Fredrik von Krogh.

Ansok har særleg drive med vegplanlegging i Voss og Hardanger, samt vore seksjonsleiar både på plan- og seinare utbyggingsavdelinga. Han var også sentral då Hordaland vegkontor utarbeidde den første rassikringsplanen i Statens vegvesen, tidleg på 90-talet. Han var eit naturleg val då det skulle tilsetjast distriktsjef for dette området i 2002.

Alle som har hatt Ansok som leiar rosar han for sitt gode og venlege vesen. Som leiar viser han omtanke og omsut for folka sine. Han er respektert av politkarane for sin store fagkunnskap, og seier klart ifrå når den lokale vegdebatten seglar på djupt vatn.

FIRE KJAPPE

Kvifor er det så mange som kjem ut for ulykker i trafikken?

- Her er det mange faktorar som spelar inn, men ein betydeleg del er knytt til sjåføren, og dei val han og ho gjer. Personleg trur eg at det vil kaste av seg å legge inn større innsats på aksjonar, kampanjar og informasjon.

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

- Styrking av svartenesta ved trafikkstasjonane vil vere eit godt og effektivt bidrag.

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

- Blottlegge og tydeleggjere for politisk miljø skuggesidene og konsekvensane av vegforfallet. Markere vegvedlikehald som det viktigaste satsingsområdet for Statens vegvesen i tida frametter.

Hvis du var samferdselsminister for ein dag?

- Fylgje opp vegdirektøren sitt ynskjemål om vesentleg større satsing på å ruste opp noverande vegnett – om naudsynt på kostnad av investeringsvolumet.

Distriktsjef: Arnfinn Ansok er distriktsjef for Voss og Hardanger. (Foto: Geir Brekke)



LØSGRUS

HVA SKJER?

10. MAI/OSLO

■ Stortingsbehandling av forvaltningsreformen

15. MAI/OSLO

■ Revidert nasjonalbudsjett leges fram

10-12. MAI/LILLESTRØM

■ Transport 2007

16-18. MAI/OSLO

■ CIECA: Internasjonal konferanse om føreropplæring

21.-22. MAI/FØRDE

■ Samferdsledepartementet sitt presseseminar.

14. JUNI/SENJA

■ Åpning av tiltakspunkt på Tungeneset på fremtidig nasjonal turistveg Senja.

22. JUNI/HARDANGER

■ Nasjonal turistveg Hardanger – rv. 550 får status som nasjonal turistveg, rv. 7 får fornyet status.

22-23. MAI/STAVERN

■ STRAKS-konferanse

18-20. JUNI/AALBORG

■ Europeisk ITS-kongress

19-20. JUNI/OSLO

■ Byutviklingskonferanse – fremtidens byer

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

HVEM HVA HVOR?



Norsk vegmuseum etterlyser informasjon om bildet. Opplysninger kan sendes til Norsk vegmuseums fotograf Ole A. Flatmark. Epost: ole-arvid.flatmark@vegvesen.no telefon 61285267, eller postadr.: Norsk vegmuseum, Hunderfossen 757, 2625 Fåberg.

Bildet i forrige utgave var fra asfaltering av Kjøpmannsgata i Stjørdal i 1923. Fotografen het Østerøs. Bildet er gjengitt i boka "Sånn va de!" - en fotodokumentasjon fra Stjørdalen gjennom 150 år, som ble utgitt av Stjørdal historielag i 1999.



LØST OG FAST

Overkill

"Spenningsnivået betraktes som livsfarlig", heter det i en pressemelding sendt ut fra Statens vegvesen i Oslo. Det er kommet nye luftledninger over nye trikkespor og det advares mot å ta på ledninger som henger over Kongens gate mellom Stortorget og Prinsens gate, Kirkegaten mellom Tollbugata og Stortorget, samt Dronningens gate mellom Prin-

sens gate og Tollbugata.

Antakelig ville det vært mer oppsiktsvekkende om strømledninger for trikken ikke var strømførende.

Også i resten av Oslos trikkførende gater er det grunn til å advare mot å ta på ledningene. Spenningsnivået er fra 750 til 900 volt og å ta på disse er nok like livsfarlig, der også.

Ord for dagen

"Lederkalibrering"

Dette er et morsomt nyord som nå er i ferd med å bre seg i Statens vegvesen. I flere møtereferat har vi møtt formuleringen om at det er viktig å kalibrere ledergruppen i forhold til ymse spørsmål. Artig eller bare dumt?

Ett er i hvert fall sikkert: I likestillingens navn er det viktig at Vegvesenets ledere ikke spriker for mye ...



Stedet Kinn er skiltet fra rv. 250 utenfor Dokka i Oppland, og viser til en kirke og et gårdsbruk. Der har det vært drevet landbruk i mange år men navnet

kommer ikke fra å kinne som er å foredle melk, derimot fra landskapsformasjonen gården ligger på, en forhøyning som ligner på et kinn. (Foto: Håkon Aurlien)

Her om dagen

Vardø er verdens nordligste festningsby og Nord-Norges eldste by. I dag bor 2400 mennesker i byen, som er knyttet til fastlandet med Vardøtunnelen. (Foto: Giselle Jensen)



UNORMALER

65



Bæ og mø er lydmalende ord som funker godt på dette fareskiltet, mener Vegen og vi's unormale jury. (Foto: Linda Pettersen)

Onomatopoetikon

Her har lokale skiltmakere tatt konsekvensen av at de aldri lærte kunsten å tegne sauer og kyr da de gikk på skolen. Bildet er fra en fylkesveg øst for Kyrksæterøra i Snillfjord kommune, og viser hvordan man kan varsle om farlige dyr langs vegen uten å kunne tegne.

- Selv om dette er langt unna Vegvesenets offisielle skiltnormaler, må vi bare innrømme at dette skiltet funker til tusen, fastslår Vegen og vi's unormale jury. Inspirert av dette

skiltet, lanserer juryen nå et forslag om at Vegdirektoratets skilteksperter bør vurdere om slike lydmalende ord, såkalte onomatopoetikon, også bør benyttes på enkelte offisielle trafikkskilt.

- I tegneseriene er jo teknikken med å blande bilder med lydmalende ord rikt utviklet nettopp fordi slike ord i visse tilfeller har større effekt enn en saklig strektegning. Når kommer Vegvesenet med sitt første "pang"-skilt, spør juryen.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Kvinnelig vegsjef???

- Jeg tror det blir lettere å få en kvinnelig biskop enn en kvinnelig vegsjef, sa finansråd Tormod Hermansen da han holdt hovedtalen under årets vegsjefmøte på Voksenkollen, leser vi i Vegen og vi nr. 3 1987. Bedriftsbladets referat

var ledsaget av et bilde der filmdivaen Joan Collins fra Dynastiet var innmontert blant de nitten dresskledde vegsjefene.

Vegen og vi slo likevel fast at det var hele sju damer til stede, men at ingen av dem tok ordet.