



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

14 unge rånere i Trondheim er nå ver-
vet som aktive agenter i trafikksikker-
hetens tjeneste.

SIDE 4

DRIFT OG VEDLIKEHOLD:

- Nå vil vi ha mer detaljerte planer for
standarden på vinterdriften, sier assis-
terende vegdirektør Kjell Bjørvig

SIDE 6

TEKNOLOGI:

En ny lasermåler gir Statens vegvesen
bedre bilder av tilstanden på norske
veger.

SIDE 18

Halde på folk

LEDER SIDE 2

Mindre farlig

Smertepasienter som i lang tid har gått på nor-
male doser av Paralgin Forte eller Pinex Forte
er ikke spesielt trafik-
farlige sjåførere.

SIDE 5



Føler seg mobbet

- Tilsatte på E18 utbyg-
gingen i Vestfold føler
seg mobbet og trakas-
sert, forteller verneom-
bud Geir Magne Bø
(bildet)

SIDE 10-11

Asfalt som hvisker

Statens vegvesen tester
støysvake dekker for å
finne den asfaltopp-
skrifta som gir minst lyd.

SIDE 19



Kong Vinter leder

Værgudene leder klart
kampen om å få åpnet
omkjøringsvegen over
Haukelifjell.

SIDE 22

Miljøavfall må eksporteres

Ingen mottak i Norge. 850 tonn PE-skum med bromerte flammehemmere fra Tromsø må trolig sendes til Danmark for destruksjon. Rivingen i forbindelse med oppgradering av Langnestunnelen i Tromsø avdekket gammelt PE-skum tilsatt bromerte flammehemmere med sprøytebetong på utsiden.

- Vi kontaktet SFT for å få vite hvordan vi skulle behandle avfallet, og oppdaget at det ikke finnes noe mottak for dette stoffet i Norge, forteller distriktssjef Nils Arne Johnsen i Statens vegvesen. Nærmeste akseptable mottak for bromerte flammehemmere finnes trolig i Danmark.

SIDE 7

Tango på taket

En lørdag i mai har Oslo Tangoverksted lagt
åpningen av sin årlige sommerfest og invi-
tert alle sine medlemmer til Senketango i
Bjørvika. Taket på en senketunnel kan visst
brukes til så mangt.

SIDE 12-13



Unikt: - Dette må jo være Norges, kanskje verdens første tangotreff på et tunnelelement, sier en mannlig tangodanser begeistret. (Foto: Hilde Marie Braaten)

DAGSORDEN

Halde på folk

LEDER

Helge Rong

■ Rekrutteringsproblema i norsk arbeidsliv er i ferd med å bli eit verkeleg stort problem. Spesielt innan nokre felt er det særst vanskeleg å få tak i kvalifisert arbeidskraft. Innan Statens vegvesen sine område gjeld dette spesielt for dei tekniske faga, der kampen om arbeidskrafta verkeleg har hardna til.

■ Løn er eit verkemiddel som spesielt private firma nyttar seg av for å skaffe seg sårt tiltrengt kapasitetsauke. Nyttadanna sivilingeniørar kan oppnå startløn offentlege verksemder ikkje har nokon moglegheit for å følge. Då vert etatar som Statens vegvesen taparar i kampen om arbeidskrafta, sjølv om ein i offentlig verksemd kan ha andre goder.

■ For unge i etableringsfasen er det nok kronene som tel mest. Dei skal jo gjerne kjøpe seg bustad, i ein i dag heit marknad. Då er det viktig at ein har nok pengar til å betale det marknaden krev. Spesielt i byområda er det dyrt for unge å kjøpe sin fyrste bustad. Åleine er ikkje dette nok til å forklare kvifor høg løn er så viktig for dei unge, men at det påverkar valet av arbeidsgjevar kan det ikkje vera tvil om.

■ At ein får spanande oppgåver av stor betydning for utviklinga av samfunnet, godt kvalifiserte kollegar og tilgong på etablerte fagmiljø, saman med fleksibel arbeidstid, gode velferdsordningar og god pensjonsavtale er tydeleg ikkje nok.

■ Staten har nett sett i verk eit prøveprosjekt der ein vil stimulere seniorar til å halde fram i jobben lenger enn dei hadde tenkt. Gulrota ein lokkar med er høgare løn og kortare arbeidstid. Klarar ein å halde seniorane lenger i arbeid, sparar samfunnet pengar til pensjonsutbetalingar, samstundes som ein får behalde kvalifisert personell lengre i arbeidslivet. På den måten kjøper ein seg litt betre tid, men før eller seinare vil dei som takkar ja til tilbodet om seniorvilkår måtte gå av for aldersgrensa. Tilbodet om seniorvilkår er eit spanande og naudsynt tiltak. Løysinga på rekrutteringsproblema innan ein del fagområde er difor ikkje berre å hente inn rekruttar eller å halde lenger på seniorane, men ein må gjere bae delar. Og då er det økonomiske verkemiddel som tel for dei fleste.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Olav Søfteland, vegdirektør

Denne saka har vore ei stor belastning for heile Vegvesenet, men ikkje minst for dei som arbeidde på anlegget for 10 år sidan.

Hanekleivtunnelen

I St.prp. nr.68 (2006 – 2007) som vart lagt fram 15. mai, har Stortinget fått ei orientering om raset i Hanekleivtunnelen 25. desember i fjor og om undersikringa av dei sju tunnelane på E18 i nordre Vestfold. Den uavhengige undersøkingsgruppa konkluderte med at den direkte årsaka til raset var at behovet for permanent sikring av ei svakheitssone, blei undervurdert. Dei påpeika også at organiseringa av prosjektet var uheldig. Då tunnelen skulle innreiast med kvelv og anna utstyr, viste det seg at sikringa ikkje var god nok. Det vart då gjennomført ein ny jobb med ettersikring. Det var derfor ikkje noko som skulle tilseie at tunnelen ikkje var trygg då han blei opna. Raset første juledag i fjor kom derfor like overraskande på oss alle.

Det var naturleg at heile Hanekleivtunnelen og dei andre seks tunnelane på prosjektet vart grundig undersøkt etter raset. Dessverre viste det seg at det har vore ei undervurdering av behovet for permanent sikring i alle tunnelane. Vanskegraden og endringane i berget over tid ser ut til å vere undervurdert. Kva årsaka til dette er, har det til no ikkje vore mogleg å finne ut. I slutten av februar ba eg Internrevisjonen og Utbyggingsavdelinga i Vegdirektoratet prøve å finne ut av kva som gjekk galt i Hanekleivtunnelen. Dette arbeidet vonar eg blir ferdig i nær framtid.

Det vart nyleg kjent at prosjektleiarer for E18-anlegget i Nordre Vestfold har sendt eit brev til samferdselsministeren med sitt syn om det som skjedde på anlegget. Det meste av innhaldet i brevet var informasjon som alt var gitt til Internrevisjonen. Brevet som har kritiske merknader om bygginga av Hanekleivtunnelen og om leiinga i Vegvesenet, har vakt stor offentlig interesse. Eg har derfor sjølvstilt fått mange spørsmål frå media om å kommentere dette. Eg ber om forståing for at det ville vere urett for meg å kom-

mentere dette brevet no for Internrevisjonen er ferdig med sitt arbeid. Det er fleire enn prosjektleiarer som må få gitt sitt syn på kva som hende, og det må gjerast ei samla vurdering av eventuelle ulike syn.

Når vi har måtta be om nesten 350 mill. kroner for å ettersikre tunnelane på E18 i Nordre Vestfold og for å dekke andre utgifter som følgjer med, er det forståeleg at dette blir kalla ein skandale. Det er både ønskeleg og nødvendig å få alle fakta på bordet så snart som mogleg. Denne saka har vore ei stor belastning for heile Vegvesenet, men ikkje minst for dei som arbeidde på anlegget for 10 år sidan. Mange har kravd min avgang som ein konsekvens av ansvaret mitt for Statens vegvesen. Min måte å ta ansvar på i denne vanskelege saka, er å finne ut kva som har skjedd, å få sett tunnelane i stand igjen og å lære av det som skjedde. Det siste er vi godt i gang med, og eg er sikker på at lærdommen frå Hanekleiva skal gjere norsk tunneldrift og norske tunnelar endå sikrere. Alt kan gjerast betre. Det gjeld å lære av alle feil slik at det ikkje skjer igjen. Eg vonar at hendinga i Hanekleivtunnelen ikkje skal skape uvisse om tryggleiken i norske tunnelar.

Eg har fått mange spørsmål om dette har vore den vanskelegaste saka eg har hatt som vegdirektør. Alle vanskelege saker er spesielle. Hanekleivsaka har vore svært vanskeleg. Eg forstår at det blir kalla ein skandale, og vi har ikkje kunna gi forklaringa på kva som skjedde godt nok og snart nok. Men vanskelege saker som slit på ein vegdirektør? Då tenkjer eg først på dei om lag 250 menneske som blir drepne på vegane kvart år, og då bussar blei tatt av ras og blåst på fjorden med fleire omkomne slik som i Lyngen og Eidfjord for nokre år sidan. Vi har ei stor oppgåve med å skape tryggare trafikk over heile landet.

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 22. mai kl. 13.00. Neste utgave kommer 14. juni 2007

KRONIKK

ULIKE REFERANSER ■ Trygghet er en subjektiv oppfatning som vurderes ulikt av alle og hvor vi har helt ulike referanser for hva som er trygt og utrygt.

Kan vi gi garantier?

■ I påska leste jeg en bokanmeldelse "Om livstolkning" av filosofiprofessor Jan Hellesnes. Boka handler om våre hverdags erfaringer og en filosofering omkring hvor mye i livene våre som egentlig handler om slump, men at vi har vanskelig for å ta dette inn over oss. Forfatteren bruker eksempler fra bl.a. store ulykker og hendelser hvor media i særdeleshet er ute etter å finne en skyldig og den skyldige skal helst være en myndighetsperson. Finner man en slik skyldig skal denne tillegges ansvaret for ikke å ha total kontroll og ikke kunne gi absolutt trygghet. Forfatteren filosoferer over om vi mennesker tror at alle hendelser og problem skal kunne kontrolleres og løses, helst av andre og at denne andre ofte er en eller annen myndighet. Boka drøfter om ikke en del av de hendelsene som skjer faktisk er tilfeldige og utenfor vår mulighet til å kontrollere.

■ Jeg har ikke lest boka ennå, men anmeldelsen har gitt meg en del refleksjoner, særlig sett i lys av raset i Hanekleiva på E18 i Vestfold 1. juledag og de etterfølgende hendelsene.

■ I vår har jeg lest avisinnlegg og brev fra kommuner, hørt synspunkter fra politikere og mottatt henvendelser fra hele landet om at Statens vegvesen nå må gi garantier for at deres lokale tunnel er spesielt trygg og videre at alle landets tunneler er trygge. Statens vegvesen har tatt disse henvendelsene på alvor. Vi har gjennomført inspeksjoner der det har vært mulig å komme til og vi fortsetter arbeidet for å inspisere tunneler som ikke i utgangspunktet er tilrettelagt for slike inspeksjoner. I tillegg er inspeksjoner av tunneler også en del av kravene til entreprenørene som har funksjonskontrakter. Dette arbeidet skal være med å gi trafikantene den tryggheten som etterspørres, men kan vi egentlig gi noen slike garantier? Tunnelene utgjør bare en liten del av vegnettet, langs det åpne vegnettet har vi mange flere kilometer med rasfarlige strekninger, hvor det kan gå både steinras, jordras og snøras. Skal vi bli avkrevd slike absolutte trygghetsgarantier her også og kan vi noen gang gi det?

Skal vegmyndighetene ha kontroll på ras og flom også og gi trafikantene garantier for en absolutt trygghet?

■ Norge er et fjelland, fjellet lever, det endrer karakter hele tiden. I de siste årene har vintrene vært skiftende med vekslende mellom frost og mildvær og med til dels store nedbørsmengder. Det er grunn til å tro at dette



Rutiner: Statens vegvesen jobber hele tiden med rutiner og kvalitetssystemer for å hindre at tilfeldige, ukontrollerte hendelser ikke skal få alvorlige konsekvenser. (Arkivfoto: Geir Brekke)

EVA SOLVI



■ **HVEM:** Eva Solvi er trafikkdirektør i Statens vegvesen Vegdirektoratet. (Arkivfoto: Kjell Wold)

påvirker rashyppheten, ikke bare i det vegnære terrenget, men også langt til fjells mange hundre meter fra vegbanen. I tillegg har vi flomsituasjoner som påvirker vegnettet. Skal vegmyndighetene ha kontroll på ras og flom også og gi trafikantene garantier for en absolutt trygghet? Trygghet er en subjektiv

oppfatning som vurderes ulikt av alle og hvor vi har helt ulike referanser for hva som er trygt og utrygt.

■ Selvfølgelig har vi som vegmyndighet et ansvar for å tilby et så sikkert vegnett som mulig innenfor de rammer vi rår over, og da tenker jeg både på kompetanse og økonomi. Vårt ansvar kan ikke være å temme naturen og ha absolutt kontroll og garantere trygghet. Det vi kan gi, er garantier på et definert sikkerhetsnivå, om dette nivået er godt nok kan diskuteres og nivået vil også variere avhengig av hvor på vegnettet man er.

■ Hendelser skjer på og langs vegnettet, mange av disse er svært tilfeldig og det er uforutsigbart når de skjer. Nullvisjonen forutsetter at vegmyndighetene har et ansvar for å tilby et vegsystem som har innebygd sikkerhet, inkludert i dette er sikre tunneler, sikre bruer og sikre vegger og det jobber vi med hele

tiden. Vi utvikler vegnettet, vi etablerer rutiner og kvalitetssystemer for å hindre at tilfeldige, ukontrollerte hendelser ikke skal få alvorlige konsekvenser, men vi kan ikke kontrollere og gi garantier for at hendelsene ikke kommer til å skje, og vi kan ikke gi garantier for folks trygghet. Jeg er heller ikke sikker på om folk egentlig ønsker at vi skal ha full kontroll, selv om det ofte etterspørres ved alvorlige hendelser når man leter etter synderbukker og skyldige.

■ Paradoxet i arbeidet med sikkerhet i trafikken er at den største risikofaktoren i trafikken og den største ressursen til sikker og trygg trafikk, nemlig trafikantene selv, de klarer vi ikke å temme eller gi adferdsgarantier for. Det skulle jeg ønske var mulig!

Ha en kontrollert pinsel!



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Haugesunds Avis

Tillitskrise

Tunnelstengningen på E18 i Vestfold kastet Vegvesenet ut i en tillitskrise. Det ble stilt berettigede spørsmål ved tryggheten i norske tunneler. Regionvegsjef Ole Christian Torpp uttalte i den forbindelse at det ikke var aktuelt å stenge tunneler i vår region p.g.a. rasfare eller andre forhold som gjorde dem usikre, skriver Haugesunds avis på lederplass.

Østlands-Posten

Tillitskrise uten ende

- Tunnelkandalen er i ferd med å innhente landets samferdselsminister. I etterkant er det blitt rettet et økende press mot veisjef Olav Sjøteland. Så langt har samferdselsministeren holdt hånden over den øverste ansvarlige ledelsen i Statens vegvesen. Det spørs hvor lenge hun kan fortsette med det, spør avisen i en lederartikkel.

Tromsø

Tar grep

Strekningen mellom Giæverbukta og Breivika er nå den plassen i hele Troms hvor det oftest skjer trafikkulykker. Daglig står køene bom stille, og for hver dag som går, øker trafikkmengden. Fortvilte bilister har imidlertid et lyspunkt å se fram til: Statens vegvesen kjenner godt til problemene og er i gang med å tenke på løsninger for både harde og myke trafikanter, skriver Bladet Tromsø.

Sa.

Åpner tidligere

- Det er ingen hemmelighet at den tragiske ulykken ved Hjelmingen i mai har vært en medvirkende årsak til beslutningen om å åpne deler av E6 som firefelts fortløpende. Helt fram til det siste har Statens vegvesen hevdet at den resterende delen av E6 gjennom Østfold ikke skal åpnes før i november 2008. Nå er strategien endret. Delprosjektleder Magne Lerfaldet lover at den første firefeltsstrekningen skal være klar til fellesferien i begynnelsen av juni, skriver Sarpsborg Arbeiderblad.

Trønderblad

Vegen til Hølanda

Melhus kommune etterlyser bevilgninger til utbedring av riksveg 708 i riksvegbudsjettet. I et brev til Statens vegvesen peker komité for teknikk og miljø på at utbedring av riksveg 708 ikke er tatt med i forslag til riksvegbudsjett for 2008. - Denne veien er hovedtilfarten til Hølanda der det er bosatt over 3000 mennesker. Veien tilfredsstiller ikke de krav en i dag må forvente til en riksvei, melder Trønderbladet.

TRAFIKKSIKKERHET

Ulykkespunkt

■ ■ Et av de verste ulykkespunktene på rv. 7 i Hallingdal, Kjerringvika i Nes kommune, er i løpet av vinteren blitt sikret med 400-500 meter midtrekkverk (bildet). Dermed er enda en av de farligste svingene på "dødsveien" blitt utbedret. (Foto: Kjell Wold)



Alle kjører for fort

■ ■ Gjennomsnittshastigheten for personbiler som kjører rv. 3 i Hedmark er konstant over fartsgrensen. En analyse av rv. 3-ulykkene i Hedmark i fjor viser at nesten halvparten av dødsulykkene skyldes for høyt fart. Nå bebudes redusert fartsgrense som strakstiltak inntil det kommer penger til en nødvendig breddeutvidelse.

Premiert for midtfelt

■ ■ Forslagsordningen i Statens vegvesen har gitt Harald Ståle Jansen ved Mysen trafikkstasjon en premie på 32 000 kr for forslaget om å merke opp et bredt midtfelt for å skille møtende trafikk. Det er mer enn sannsynlig at hans forslag har bidratt til at vi i dag har bredt midtfelt som et viktig trafikksikkerhetstiltak på vegger med mye trafikk. (Arkivfoto: Steinar Svensbakken)



Ny E18-bru tas i bruk

■ ■ Neste uke tas en ny 56 meter lang overgangsbru i bruk der gammel og ny E18 krysser hverandre vest for Momarkenkrysset ved Mysen i Østfold. Brua får europavegstatus i vel tre hektiske sommermånedene, for sist i august tas 6,5 kilometer ny fire felts E18 i bruk mellom Askim og Mysen. Da blir den gamle E18 omdøpt til riksveg 128.

Minstestandard

■ ■ Vilrid Femoen i Opplysningsrådet for Veitrafikken er bekymret over at det ikke finnes minstestandard for offentlige vegger. Femoen sier til Nationen at det kun er politiske prioriteringer som bestemmer veistandarden i Norge, noe som gir geografiske forskjeller. Hun mener kravet om minstestandard er særlig aktuelt nå som ny forvaltningsreform debatteres.

Tunnelpøbel

■ ■ Flere av veggtunnelene i Grenland ble utsatt for hærverk ved at brannslukningsapparater ble stjålet. Det skjedde i Bambletunnelen på E18 og i Høgenheitunnelen. Politiet tror det er russ som har moret seg med disse tvilsomme stuntene.

Vervet som agenter

14 unge rånere i Trondheim er nå vervet som aktive agenter i trafikksikkerhetens tjeneste.

Knut Opeide

TRONDHEIM: I helg etter helg reiser de rundt med sitt sikre budskap på ulike treff og arrangementer der rånere og andre bilinteresserte ungdommer møtes.

- Vi er selv en del av dette miljøet og passer oss vel for å heve pekefingeren når vi stiller på biltreff eller streetmeet. Skulle vi begynne å preike om fartsgrenser, ville vi fort få tommelen ned i disse miljøene, sier agentene Kristian Rønning og Espen Vårum. De understreker at medlemmene i gruppa selv er nøye med å holde seg innenfor loven både på den ene og andre måten.

Aha-opplevelser

Kristian er høytidelig utnevnt sjefsagent i den spesielle gruppa, som formelt er en del av den trønderske 1840-aksjonen. Han kjører rundt i en rød Saab med myyye spesielt under panseret. Både han og kjæresten bruker nesten all sin fritid på bilen og på møter med likesinnede. Men nå har altså engasjementet fått en ny og mer alvorlig dimensjon.

Det enkle budskapet som agentene bruker all kraft på å innprente i rånemiljøene, er sikring av folk og last inne i kupeen:

- Mange av disse ungdommene elsker å innrede bilene med alskens utstyr. Det er ikke få av dem som får seg en aha-opplevelse når vi forklarer hva som skjer i bråstopp med høytalere, subkasser og løse gjenstander de har liggende bak i bilen. Mange har allerede gått i gang med å lage solid feste for alt som kan bli livsfarlige prosjektiler under bråstopp. I tillegg jobber agentene med å få alle til å bruke bilbelte på riktig måte.

- Mange fester beltet feil og risikerer store indre skader, forklarer de.

For å skape oppmerksomhet rundt sitt budskap, har de utviklet både snedige spørrekonkurranser og andre kontaktskapende elementer.



Hektet på ts: Espen Vårum og Kristian Rønning bruker fritida si til agentvirksomhet blant rånere. (Foto: Knut Opeide)

Piruetter

Men ungdommene røper også at de har en annen baktanke med sitt oppofrende engasjement: På vegne av hele dette ungdomsmiljøet driver de aktiv lobbyvirksomhet med tanke på å få etablert et slags fristed for bilinteressert ungdom.

- Det trengs et sted der disse ungdommene kan få utfolde seg med bilene sine i lovlige former. I dag kommer de raskt i konflikt med loven når de møtes for å teste bilene i piruetter, sikksakk og spøling, sier de med overbevisning. Gruppa består av sju jenter og sju gutter mellom 15 og 27 år. De opererer svært selvstendig, med egne

møter, eget budsjett og egen årsplan. Ansvarlige føringsoffiserer for agentene er Vegvesenets trafikkpedagog Marianne Løvhaug Eklo og Bård Morten Johansen i Trygg Trafikk. Parolen er frihet under ansvar. Diskret i bakgrunnen følger de agentenes utvikling med vakt-somme blikk.

Stor økning i antall skadde på vegene i april

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikksikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

Den siste oversikten fra Statistisk sentralbyrå viser at antall skadde motorsyklister og mopedister har økt sterkt så langt i år. Antall skadde motorsyklister er nesten tredoblet, mens antall skadde mopedister nesten er fordoblet.

Det er så langt i år drept 55 personer på vegene mot 52 til samme tid i fjor. I april omkom 12, mot 7 i 2006. Av de 12 drepte var 8 bilfører eller bilpassasjerer, 2 motorsyklister, en syklist og en annen trafikant. Så langt i år er 45 personer i bil, fem fotgjengere, to motorsyklister, en syklist og to andre drept. Det er samme antall menn som i 2006, men tre flere

kvinner. Av fylkene er økningen størst i Oppland (fra 4 til 15) og i Aust Agder (fra 1 til 4). Økningen når det gjelder drepte er størst i aldersgruppen 25 til 39 år (8 til 13).

Den store forskjellen mellom 2006 og 2007 ligger i antall skadde. Hele 500 flere er skadd i trafikken så langt i år sammenlignet med 2006 (3 388 så langt i år mot 2 881 til tilsvarende tid i 2006). Økningen gjelder de fleste fylkene i landet, men det varierer noe. Møre og Romsdal og Oslo har kommet særlig dårlig ut. Det er også en økning i alle aldersgrupper, særlig er den stor i

aldersgruppene 13 til 17 år (en økning på 48 prosent) og i aldersgruppen 0-5 år (en økning på 30 prosent).

Økningen har vært klart størst blant motorsyklistene (fra 40 til 100), for syklistene (fra 65 til 110) og blant mopedistene (fra 52 til 89). Økningen er noe større for kvinner enn menn og dette gjelder særlig bilpassasjerer og fotgjengere.

Møteulykker er et økende problem i trafikken. I 2006 omkom 55 prosent i møteulykker, som da utgjorde 22 prosent av de politirapporterte personskaadeulykkene. I 2007 omkom hele 69 prosent i

møteulykker som nå utgjør 19 prosent av ulykkene. Så langt i år har ulykkesituasjonen utviklet seg negativt. Vi ligger dessverre litt dårligere an når det gjelder drepte, men meget dårlig an når det gjelder skadde.





Biljøring og smertestillende: Forskere har sett på hvordan Paralgin Forte og Pinex Forte virker inn på kjøreferdighetene i Sintefs kjøresimulator. (Illustrasjonsfoto: Henriette Erken Busterud)

KJØRING MED MEDISIN:

Testet i simulator

Smertepasienter som i lang tid har gått på normale doser av Paralgin Forte eller Pinex Forte er ikke spesielt trafikksikre sjåførere.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Dette viser en ny studie av smertepasienter i kjøresimulatoren til Sintef. Smerteforsker Halvard Nilsen og Petter Borchgrevink har sett på sammenheng mellom

kjøreferdigheter, smerter og bruk av Paralgin Forte og Pinex Forte. Begge medikamentene er merket med rød varseltekant og anbefales ikke brukt hvis man skal kjøre bil.

Ikke trafikksikre

Det ble blant annet undersøkt hva deltagerne klarte å oppfatte av ting i synsfeltet de skulle reagere på.

- Resultatet viser at de som kjører etter at de har tatt Paralgin Forte eller Pinex Forte ikke blir spesielt trafikksikre sjåførere dersom de har tatt denne medisinen i lang tid. Men resultatene kan ikke brukes ukritisk. Det beste er

å kjøre uten smerter og medisiner, understreker Nilsen. Han legger til at å kjøre med smerter også virker inn på kjøringa.

- Undersøkelsen viser at alle smertepasientene hadde dårligere reaksjonsevne og styreferdigheter, enten de brukte medisin eller ikke. Men de var altså ikke spesielt trafikksikre, opplyser Nilsen. Smerteforskerne tror grunnen til dette er at sjåfører tar hensyn til at de har smerter eller har tatt medisiner når de kjører. For eksempel reduseres hastigheten.

- Fortsatt er det slik at man ikke skal kjøre bil ved kortvarig bruk av disse medikamentene, og også ved

langvarig bruk skal man hver dag kjenne etter om man føler seg i god stand til å kjøre, sier Nilsen.

Skaffer mer kunnskap

- Målet med undersøkelsen er å bidra til at helsemyndighetene gir så riktige råd som mulig i forhold til bruk av medisiner og biljøring, sier Nilsen som har gjennomført studien som en del av doktorgraden sin.

- Styrken ved studien vår er at vi sammenligner kjøreferdighetene til dem som bruker medisin med de som ikke bruker medisin eller er friske. Det er det ingen som har gjort i simulatortesting

tidligere, avslutter Nilsen.

Testet i kjøresimulator

Undersøkelsen ble gjort i kjøresimulatoren Sintef og Statens vegvesen har i Trondheim. Seksti forsøkspersoner fikk testet reaksjonstid og styringspresisjon. Alle deltagerne var mellom 24 og 55 år og vant med å kjøre bil.

- Ei gruppe var smertepasienter som ikke bruker vanedannende medisiner, mens ei gruppe besto av folk med kroniske smerter som tok normale doser med Paralgin Forte eller Pinex Forte. Den tredje gruppa var friske personer, forteller Halvard Nilsen.

Rekordrask rundkjøring

På rekordraske 108 timer ble det nylig bygd en rundkjøring på rv. 283 i Nedre Eiker.

Kjell Wold

DRAMMEN: - Et viktig trafikksikkerhetstiltak for hele lokalsamfunnet, sier Trond Bille i Statens vegvesen. Riksvegen ble stengt i fem dager og lokalvegen ble brukt som omkjøring for at den nye adkomsten til et industriområde

skulle bygges. Tidligere adkomst til industriområdet gikk nemlig via den gamle riksvegen. Nå er vegen lagt om og koblet direkte på riksveg 283.

- Industrivegen har vært en belastning for lokalmiljøet. Lokalvegen er viktig for hundrevis av skolebarn og behovet for en direkte tilknytning til riksvegen fra det voksende industriområdet har bare blitt større og større med årene, sier Bille. Nedre Eiker har vært byggherre i samarbeid med Statens vegvesen. Isachsen AS bygde rund-

kjøringen på fem dager til en pris på om lag 10 millioner kroner. 60 mann gjorde jobben på døgnkontinuerlig skift og rundkjøringen kunne åpnes etter 108 timers arbeid.

Rekordrundkjøring: Ny rundkjøring på 108 timer, forteller Trond Bille i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



AKTUELT

Gjennomslag

■ ■ 7. mai ble siste salve i drifvingen av det nye tofelts løpet i Eidet tunnel på E6 Østfold sprengt. Det nye tunneløpet går parallelt med eksisterende løp og skal benyttes av nordgående trafikk. Når det nye løpet står ferdig skal trafikken settes på og det gamle løpet oppgraderes. Begge tunneløpene står ferdig senhøstes 2008. (Foto: Endre Dahlen)



Ny bru trenger navn

■ ■ I oktober starter byggingen av ny bru over Nidelva i Trondheim, og nå er jakten på navn i gang. Statens vegvesen og adressa.no har gått sammen om å samle inn navneforslag fra publikum. Alle kan komme med forslag frem til fristen, 1. juni. Deretter blir en håndfull forslag plukket ut til å delta i neste runde, der folk kan stemme på sitt favoritt-

forslag i perioden 11. til 22. juni. Statens vegvesen sender så et eller flere utplukkede forslag til Trondheim kommune for behandling, før Statens kartverk tar den endelige avgjørelsen. Selve brua er utformet av Cowi Norge, Cowi Danmark, arkitektene Dissing + Weitling i København samt landskapsarkitektene Agraff i Trondheim.

Det skjulte forfallet er verst

Asfaltlitasjen er synleg. Men det skjulte forfallet er enda verre på vegnettet vårt, til dømes i vegmurar og på bruer der stålet rustar.

Geir Brekke

LEIKANGER: Regionvegsjef Ole Christian Torpp er uroleg over det aukande etterslepet på vegnettet i Region vest. Sjølv om det er noko meir midlar til drift og vedlikehald inneverande år, ser det ikkje ut til å bli reduksjon i etterslepet.

- På Vestlandet har vi nok å ta fatt i både på vegdekke, på bruene og ikkje minst i tunnelane våre. På vegnettet gjeld det å få leia vatnet vekk frå vegkroppen, ikkje minst i dei tunge nedbørsperiodane vi er blitt vande med dei siste åra.

Betongbruene slit med rustskader i stålarmeringa på grunn av saltinntrenging. Noko er gjort på området, men enda meir står att.

Men framfor alt er det stort forfall i tunnelane. I tillegg til at fjellet stadig er i rørsle, er det eit svært aggressivt miljø gjennom tunnelane, der alt utstyret er utsett for åtak gjennom fukt og utslepp frå trafikken.

- Eg er glad for alt PE-skum som blir fjerna frå dei gamle tunnelane der desse platene ligg ope mot trafikken. Vi har årleg brukt kring fire mill. kr. på å fjerne slikt, og held fram med dette arbeidet, saman med anna nødvendig oppgradering av tunnelane.

- Det gjer meg vondt å måtte seie det, men vi må nok rå til å ta frå investeringsmidlane om vi skal få redusert forfallet på vegnettet i åra som kjem, seier regionvegsjefen.



Armeringsrust: Her er det Mange Langeteig som ser på katodisk kontroll i armeringa på Risøybrua. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Krever detaljerte vinterdriftplaner

- Vi har til nå hatt mest fokus på om entreprenørene klarer å holde standarden vi har satt, ikke hvordan de skal klare det. Nå vil vi ha mer detaljerte planer, sier Kjell Bjørvig.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Statens vegvesen vil ha mer kontroll på hvordan entreprenørene skal takle vanskelige føreforhold. Derfor vil de ha detaljerte beskrivelser over bruk av maskiner og mannskap. Dette skal inn i kontraktene Statens vegvesen inngår med entreprenørene der det er krav til kvalitetssystemer og kvalitetsplaner. Dette vil det bli enda mer fokus på i framtida.

Detaljerte planer

- Vi vil blant annet at de skal beskrive hva slags maskiner og mannskap de har i ulike områder og foreta beregninger for hvordan de tenker å håndtere forskjellige typer vær, også tilsvarende det som var på E18 i vinter. Vi vil for eksempel vite hvordan de skal takle underkjølt regn og tegne inn hvor de har sand og strølager. Vi ser at dette er en jobb entreprenørene kniper på, og det må vi gjøre noe med, opplyser assisterende vegdirektør Kjell Bjørvig.

Han legger til at entreprenørene også må ta mer hensyn til strekninger med vanskelige værforhold i sine planer, som veger der det er mye fokksnø eller stikkrenner som må passes på for å unngå flom.

» Hvis ikke kvalitetssystemene og planene er på plass vil det svi på pungen for entreprenørene.

Tusener i trekk

Statens vegvesen vil at entreprenørene skal bruke en nøytral revisor som skal gå god for at det er planlagt nok ressurser til å gjennomføre planene. Og hvis ikke kvalitetssystemene og planene er på plass i tide vil det svi på pungen for entreprenørene. I forbindelse med nye kontrakter fra og med 2008 vil entreprenørene bli trukket flere tusen kroner per måned hvis de ikke har kvalitetsplaner og



Bedre vinterveger: Entreprenørene må lage detaljerte planer for hvordan de skal bruke maskiner og mannskap ved ulike snømengder. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

systemer i orden.

- Kontrakter vi allerede har inngått har også krav til kvalitetsplaner, og entreprenørene må regne med å bli fulgt opp enda mer på disse, sier Bjørvig.

Må bli bedre

Statens vegvesen spør hvert år tra-

fikantene om hva de mener om vintervegene. 10 500 har svart på hva de synes om forholdene for både bilister, syklist, kollektivreisende og informasjon om veg- og kjøreforhold. På en skala fra en til seks, der seks er best, ble resultatet 3,8 på landsbasis. Det er 0,4 høyere enn året før, men målet er et gen-

nomsnitt på 4,5.

- Selv om det har vært en positiv endring, er det et stykke igjen før vi når målet. Vi håper mer fokus på kvalitet gjør at entreprenørene kommer tidligere på banen slik at det blir bedre forhold for trafikantene, avslutter Bjørvig.



Mangler mottak: Distriktssjef Nils Arne Johnsen, etterlyser norsk løsning på håndtering av bromerte flammehemmere som nå fjernes fra Langnestunnelen i Tromsø. (Foto: Anne Hjort-Larsen)

Mangler norsk miljøløsning

Norge mangler mot-takssystem for destruering av miljøfarlig avfall fra tunneler. 850 tonn PE-skum med bromerte flammehemmere fra Tromsø må trolig sendes til Danmark.

Giselle Jensen

TROMSØ: Rivingen i forbindelse

med oppgradering av Langnestunnelen i Tromsø avdekket gammelt PE-skum tilsatt bromerte flammehemmere med sprøytebetong på utsiden.

- I deler av tunnelen har vi store mengder miljøfarlig avfall, bekrefter distriktssjef Nils Arne Johnsen i Tromsø, som understreker at stoffet ikke har vært brukt i tunneler bygget de siste 10 årene.

- Vi kontaktet SFT for å få vite hvordan vi skulle behandle avfallet, og oppdaget at det ikke finnes noe mottak for dette stoffet i Norge, forteller han. Statens vegvesen søkte

miljøvernmyndighetene om tillatelse til å legge avfallet inn i en blindtunnel og støpe igjen, men fikk avslag. De oppdaget at nærmeste akseptable mottak for bromerte flammehemmere finnes i Danmark.

Tror på løsning i Norge

- Jeg regner med at myndighetene finner en løsning her i landet, vi er i løpende dialog, sier Johnsen optimistisk. Foreløpig avventer han et utspill fra miljøvernnavdelingen hos fylkesmannen i Troms.

- Å frakte 850 tonn avfall til Danmark belaster miljøet unødig

og vil koste mye penger. Jeg håper vi finner en metode for å modifisere avfallet slik at det kan håndteres her til lands, sier han og presiserer at spørsmålet i denne omgang behandles lokalt i Tromsø med tanke på avfallet fra Langnestunnelen.

Flere steder

At problemet finnes i mange tunneler landet over, og allerede er avdekket i Ålesundstunnelen blir ikke tatt opp i denne runden.

- Heller ikke miljøvernmyndighetene var klar over at vi måtte til Dan-

mark for å finne godkjent behandling for avfallet, forteller han.

Bromerte flammehemmere er en gruppe organiske miljøgifter som tilsettes produkter for å gjøre dem mindre brannfarlige. De brukes mye i tekstiler og elektriske produkter, og ble i tillegg brukt i PE-skummet i veg-tunneler i perioden fra 1987-97.

Undersøkelser gjort av SFT på avfallsplasser viser at bromerte flammehemmere har havnet i grunnvannet og i vassdragene. Stoffene tas opp i næringskjeden og kan på sikt føre til hjerneskader og misdannelser hos barn.

NTP 2010 - 2019: Foreslår flere stamveger

15 havner, ni godsterminaler for jernbanen og en rekke lufthavner bør får stamvegtilknytning.

Inger Lise Sagmo

Dette går fram av en utredning fra en arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Det innebærer en økning av stamvegnettet med mellom 200 og 300 km.

To strategier

- I korridorutredningene vi nå har lagt fram beskriver vi utfordringer og konkurranseflater innenfor transportkorridorene i Norge. Vi analyserer to illustrative strategier: En transportmiddelstrategi for overføring av gods- og persontransport fra veg til sjø og bane, og en næringslivsstrategi for effektivisering av næringslivets transport, sier Morten Rannem i Statens vegvesen. Han har ledet arbeidsgruppen.

- Disse to strategiene er illustrasjoner på to svært rendyrkede alternativer der størsteparten av midlene brukes enten til veg eller jernbane, forklarer Rannem, og legger til:

- Utredningene tyder på at det er mulig å overføre en god del gods fra veg til jernbane ved en aktiv satsing på bygging av nye kryssingsspor på jernbanen. Det er ikke tilsvarende potensiale for overføringer på nasjonalt nivå når det gjelder overføring av persontran-

sport fra bil til bane, uten at man kombinerer jernbanesatsingen med restriksjoner på biltrafikken.

Innspill

Utredningen er et innspill til transportetatens og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Arbeidsgruppa mener at nasjonalhavnene (Oslo, Grenland, Kristiansand, Stavanger, Karmsund, Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø og Tromsø), havnene i

Drammen, Larvik, Mo i Rana, Narvik og Kirkenes bør gis stamvegtilknytning. Det samme gjelder jernbaneterminalene i Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø, Narvik og Rolvsøy i Fredrikstad, Avinors 16 stamflughavner og lufthavnene i Sandefjord og Moss.

Korridorutredningene omfatter også en egen analyse av Inter-city-området, samt en omtale av ekspressbuss og om nordområdene.

AKTUELT

Jaktstart

Samferdselsdepartementet har startet arbeidet med å finne vegdirektør Olav Søftelands etterfølger som leder for Statens vegvesen.

Tre konsulentfirmaer er invitert til innen 30. mai å gi tilbud på konsulentbistand til å utforme stillingsannonse, søke etter aktuelle kandidater, gjennomføre intervjuer, sette opp søkerliste og rangere kandidatene.

I likelydende brev til de tre rekrutteringsfirmaene Delphi Consulting, ISCO Group og Mercuri Urval opplyser Samferdselsdepartementet at Olav Søfteland vil fratrukke seg med alderspensjon 31. januar 2008.

Oppdraget går ut på å finne en person med universitets- eller høyskoleutdannelse, ledererfaring fra større virksomheter i offentlig eller privat sektor, kompetanse innen ledelse av organisasjoner i endring, kunnskap om samferdselsområdet, og forståelse for politiske prosesser og informasjons- og mediearbeid.

Samme standard

Hedmark fylkeskommune vil ha samme vedlikeholdsstandard på sine fylkesveger som på riksvegene. De nye økte kravene er gjennomført for Hamar/Ringsaker og nå Kongsvinger, Eidskog og Sør- og Nord-Odal. De andre fem funksjonskontraktene i Hedmark foreslås endret etterhvert som det inngås nye kontrakter, dvs. i løpet av tre år.

En ekstra ferge

Fire ferger vil gå på riksveg-sambandet Moss-Horten frem til 7. juli og den ekstra ferger skal ta unna for økt trafikk knyttet til tunnelstengningene på E18 i Vestfold. Det er Statens vegvesen som betaler for den fjerde ferger, med ekstra penger foreslått i revidert nasjonalbudsjett. De fire første månedene i år har fergeselskapet målt en trafikkvekst på over 13%.

**Jobb i grenseland**

Mesta får oppdraget med å rette opp det trange partiet på E16 i grenseområdet mellom Sogn og Fjordane og Hordaland i Nærøydalen. Det skal byggjast to nye bruer over elva, krysset til fylkesvegen skal flyttast, ny rasteplass skal byggjast og det skal bli plastring av elva. Kontrakten er på 26 mill. kr. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Gikk imot regionrådet

Ifølge Statens vegvesen skal rv. 85 forlenges slik at den går fra Lødingen-Kåringen-Sortland. Dette medfører parallellnummerering med E10 på strekningen Kåringen-Gullesfjordbotn, og med rv. 82 over Sortland bru. Rv. 82 forlenges slik at den går fra Fiskebøl-Melbu-Sortland-Andenes. Ønsket fra Vesterålen regionråd er at vegen opprettholder status som stamveg etter at ny E10 åpnes. Statens vegvesen sier at strekningen ikke tilfredsstiller kravene til stamveg. Regionrådet mener stamvegstatus viktig fordi det påvirker standard og bevilgninger til vegen.

Spår trafikkboom

- Min spådom er at trafikken kommer til å øke med tretti prosent når det nå blir gratis å passere Skarnsundbrua inne i Trondheimsfjorden.

Knut Opeide

STEINKJER: Det sier Per-Arne Sæther, daglig leder i bomselskapet som nå skal oppløses. Samtidig har Sæther produsert en masteravhandling ved Handelshøyskolen i København, der han vurderer den samfunnsøkonomiske nytten av å bygge den majestetiske Skarnsundbrua, som Kong Harald åpnet i 1991.

Slipper bompenger

Torsdag 24. mai er dagen folk i kommunene Leksvik, Mosvik og Inderøy har sett fram til i lang tid. Da er det slutt på bompengene for å komme over Skarnsundet. Den flotte skråstagsbrua, som i sin tid kostet 219 millioner kroner, er nedbetalt nesten tre år raskere enn planlagt.

Trafikken over brua har vært større enn de fleste hadde trodd på forhånd, og når det nå blir gratis, kommer trafikken til å øke ytterligere. Min spådom er 30 prosent økning. Dette vil gi økt samkvem og ytterligere utvikling for næringsliv, arbeidsmarked og fritidsaktiviteter i regionen, sier Sæther.

Trafikk = Nytte

I sin masteroppgave har han gått inn og etterprøvd analysene og prognosene som ble utarbeidet før brua ble bygd. Konklusjonen er at det virkelig var samfunnsøkonomisk lønnsomt å erstatte ferjedrifta i Skarnsundet med bru. Sæther anslår nytteverdien til å ligge i overkant av det mest positive av alternativene som ble beregnet på forhånd.

Sæther drøfter i oppgaven en rekke spørsmål knyttet til nytte- / kostnadsanalyser og viser hvordan de slår ut for akkurat dette bomprosjektet. Han peker samtidig på et interessant dilemma i disse mil-



Nedbetalt: Per-Arne Sæther har studert de samfunnsøkonomiske virkningene av byggingen av den gigantiske Skarnsundbrua i Nord-Trøndelag. (Foto: Jon Åge Fiskum)

jøtider:

- Teorien sier at et nytt vegprosjekt har større nytteverdi jo mer trafikk det fører med seg. Negative virkninger som økt forurensning og global oppvarming, fanges dårlig opp av verktøyene som brukes til å måle samfunnsnyttene av slike investeringer, sier Sæther. Han legger til at den forventede trafikkøk-

ningen over brua ikke ventes å gi økte lokale problemer knyttet til miljø eller trafikksikkerhet.

Trøndersk festdag

Skarnsundbrua var verdens lengste i sitt slag da den åpnet. Den har også vunnet flere gjeve priser for sitt spesielle utseende, bl.a. Betongtavlen og Vakre vegers pris.

Programmet for torsdag 24. mai viser at fri ferdsel over brua er en nesten like stor begivenhet som åpningen var i 1991. Hele lokalsamfunnet er engasjert i det rikholdige programmet. Og obs, obs: Det er ikke bomselskapet, men de tre kommunene og lokale sponsorer som river i den rause, trønderske åpningsfesten.



Überørt: Sørvalen var en gang et vegløst naturparadis. Her ligger nå tunnelporten til den 6370 m lange Sørvalstunnelen. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

Innsjutt på Lofast

Neste sommer tar fire tunneler og ti bruer unna turisttrafikken til et av Norges mest populære turistmål.

Giselle Jensen

OSLO: Om et drøyt halvår åpnes milliardprosjektet i Lofoten for brukerne. Anleggsarbeidene går nå inn i siste fase. Etter fire år med intens innsats er endelig åpningsseremonien innenfor rekkevidde. I månedsskiftet november/desember skal fastlandsforbindelsen til Lofoten åpnes med brask og bram. Fire tunneler, to store og åtte små bruer og flere kilometer veg i dagen står snart klart for å tå imot trafikantene. Pris-

lappen er rundt en milliard kroner.

Siste hånd på verket

- Vi starter nå opp med elektroinstallasjoner i Sørvalstunnelen. Arbeidene kommer til å gå for fullt til nært opp mot vegåpning. I de øvrige tunnelene er dette arbeidet på det nærmeste fullført, opplyser prosjektleder Einar Karlsen.

- Vi er stort sett ferdig med å montere rekkverk på bruene. I juli starter vi oppsetting av rekkverk langs vegen, et arbeid som skal være ferdig til begynnelsen av november. I sommer skal vi asfaltere. To mindre bruer er dessuten under bygging, opplyser prosjektlederen. Han tror sommeren og høsten blir en travel tid for å gjøre anlegget klart for brukerne.

FLERE OPPDRAG ■ Helt i skyggen av forviklingene rund Hanekleivtunnelen la statsråd Liv Signe Navarsete 15. mai fram flere saker på helt andre områder som har gått de fleste hus forbi. Felles for disse jobboppdragene til Statens vegvesen er at de koster lite for regjeringen i første omgang, men at de betyr mye for landets trafikanter. Og de mottas med brede smil i Statens vegvesen.

Nye bestillinger

14 km ny E39 langs Vinjefjorden er ett av flere vegprosjekt som nå plutselig får grønt lys selv om regjeringen foreløpig ikke har bevilget et rødt øre.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Forklaringen er at utålmodige fylkeskommuner ivrer for å forskuttere finansieringen av viktige vegprosjekt som ifølge NTP ikke vil få startbevilgning før om flere år. Både i Rogaland og i grenseområdet mellom Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal er det dermed duket for populær framskynding av viktige E39-prosjekter.

I Rogaland gir regjeringen nå grønt lys for å starte utbygging til fire felt på drøyt to kilometer gjennom Sandnes, mot at fylkeskommunen låner ut om lag 150 millioner kroner til etter 2010.

Langs Vinjefjorden, midtveis mellom Molde og Trondheim, er vegen preget av dårlig kurvatur, mange farlige avkjørsler og en vegbredde helt ned mot 3,3 meter, slik at selv vanlige kjøretøy ikke kan passere hverandre.

Ferdig i 2010

Vegvesenets leder for prosjektet, Per Kristian Hovdal, håper nå å komme i gang med utbedringen allerede i høst. Han regner med å starte med noen mindre bruer og opplyser at hele den 14 kilometer lange problemstrekningen mellom Rennedalen og Staurset bru skal være ferdig utbedret i 2010. Arbeidet er beregnet å koste 274 millioner kroner.

Årsaken til at denne strekningen får grønt lys av regjeringen lenge før



Farlig smalt: Mange kan juble når utbedring av E39 langs Vinjefjorden nå blir framskyndet. (Foto: Knut Opeide)

opprikelig planlagt, er at de to fylkeskommunene tilbød seg å forskuttere tilsammen 100 mill. for å sikre en rask oppstart av prosjektet. Avtalen innebærer at regjeringen betaler pengene tilbake uten renter etter to år.

Bomprosjekter

I tillegg til forskuttering har regje-

ringen også gått inn for forlengelse av flere bomprosjekter som raskt innebærer ny aktivitet. Det gjelder blant annet ny Nidelv bru i Trondheim, hvor arbeidet kan starte allerede nå i høst. I Kristiansand åpner forlengelse av bompengordningen for nye tiltak for å sikre et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i byen.

Premie til gode busser

Samferdselsministeren har tidligere i år gitt 107 millioner kroner i belønning til storbyenes kollektivsatsing. Nå gir hun 47 millioner ekstra.

Knut Opeide

TRONDHEIM: - Bedre kollektivtrafikk i byene er viktig, som miljøtiltak og for å redusere bilbruken, noe som gir bedre framkomst på vegene, sier samferdselsministeren. Foreløpig er det ikke sagt noe om hvordan ekstrapotten skal fordeles mellom byene, men like før påske bestemte departementet hvordan den opprikelige potten på 107 millioner i belønningsmidler skulle fordeles:

Oslo får 43 mill., Bergen får 24, mens Stavanger, Kristiansand og Trondheim får drøyt 10 mill. hver. I tillegg får Tromsø 4 millioner. Pengene skal være en belønning for aktuell innsats og gå til å styrke kollektivtraffikkens konkurransevne. Dette kan være tiltak mot biltrafikk, for kollektivtrafikk eller tiltak

innen areal- og transportplanlegging.

Evalueres

Samtidig som Navarsete nå øker årets pott, varsler hun at belønningsordningen, som ble innført av den forrige regjeringen, nå skal evalueres. Evalueringen skal belyse i hvilken grad belønningsordningen er et velegnet statlig virkemiddel for å påvirke transportutviklingen i byområdene, blant annet om årsaken til den observerte økningen i kollektivandelene skyldes belønningsordningen eller andre forhold. Evalueringen skal også belyse om andre statlige tiltak kan være bedre egnet, og vil danne grunnlag for å vurdere eventuelle tilpasninger i ordningen.

Prøveprosjekt

Samtidig bevilger regjeringen åtte millioner kroner til et nytt prøveprosjekt for å styrke kollektivtraffikken i distriktene. Regjeringen har også gitt en ekstrabevilgning på 15 millioner kroner til gang- og sykkelveger i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.

Kontraktene skal endres

Vinterens tumulter gjør at Vegvesenets funksjonskontrakter innen drift og vedlikehold av vegene nå skal endres.

Knut Opeide

TRONDHEIM: I en redegjørelse overfor Stortinget slår regjeringen fast at disse funksjonskontraktene nå vil bli endret. Allerede innen 1. juli skal Statens vegvesen ha gjennomført vurderinger av hvordan etaten sammen med entreprenørene bedre kan håndtere kriser og ekstreme værforhold. Statsråd Navarsete mener at de erfaringene Vegvesenet fikk sist vinter, blant annet på E18 i Agder-fylkene, må

utgjøre et vesentlig grunnlag for forbedringstiltakene.

Krav og kontroll

I arbeidet med å endre funksjonskontraktene, legger statsråden disse føringene:

Statens vegvesen skal få "betre kontroll med kva for metodar som skal veljast og kva for ressursinnsats entreprenørane skal vere forplikta til å setje inn for å løyse dei kontraktfesta oppgåvene. Dette vil setja krav til entreprenørane sine kvalitetssystem og til kvalitetsplanar for kvar kontrakt. Det skal også prøvast ut ei anna oppgjersform der den økonomiske risikoen for entreprenørane blir mindre. Gjennom kvalitetsplanane vil det også bli sett krav til

kor stort mannskap og omfang av maskininnsetning som skal vere tilgjengeleg under ulike tilhøve."

Fra og med 2009

I stortingsproposisjonene går det også fram at Vegvesenets omfattende arbeid med å revidere alle standardkravene, bl.a. i vinterdriften, vil få konsekvenser for kontrakter som blir utlyst fra og med 2009. Om nye krav også skal få virkning for kontrakter som bli inngått tidligere, vil bli vurdert, heter det.

Samtidig varsler Samferdselsdepartementet nå at økt saltbruk på grunn av hyppige værømslag de siste årene, gjør det nødvendig å fastsette strengere krav til når og hvordan salt skal brukes.

AKTUELT



Dyreparken: Forbi Dyreparken bygges ny fire felts veg langs dagens E18. Wilfred Ånonsen er kontrollingeniør i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

OPS (midt) i trafikken

Før sommeren når OPS-prosjektet E18 Grimstad-Kristiansand toppgir over det meste av den 38 km lange strekningen med 400-500 mann i arbeid.

Kjell Wold

LILLESAND: - Vi er godt i rute til tross for nesten to ukers stopp under snøstormene i februar, sier direktør i Agder OPS Vegselskap, Finn Aasmund Hobbesland. Da Vegen og vi besøkte veganlegget i slutten av april foregikk det arbeid på nærmere 15 forskjellige punkter langs nesten hele linjen fra Øygardsdalen ved Grimstad til Rona utenfor Kristiansand.

Full trøkk i sommer

- Bare på en kortere strekning fra Nørholm i Grimstad og vestover har vi ikke startet ennå, men fra juni-juli regner vi med å ha full trøkk langs hele veglinjen, sier Hobbesland. Han understreker at driftsstansen under snøstormen i vinter heller ikke varte lenger enn at den tapte tiden greit skal tas inn igjen med opptrappingen utover våren og sommeren.

Utfordringer

- Vi har alltid noen buffere å gå på ved raske omlegginger når det måtte være nødvendig, understreker direktøren.

De to største utfordringene Agder OPS Vegselskap har møtt til nå i anleggsarbeidet som startet i oktober i fjor, er trafikkavviklingen langs eksisterende E18 fra Rona til Dyreparken og grave- og spreng-

ningsarbeidene på Strømsheia rett ved Kristiansand.

Dansk-tysk-norsk

- Vi har måttet ta natta til bruk for å få lagt om vegen mens byggingen av ny fire felt pågår langs dagens trase over en strekning på om lag fire-fem kilometer ved Sørlands-parken, forteller Finn Aasmund Hobbesland. Selv om hovedentreprenørene bak byggingen av 38 km ny fire felts motorveg på Sørlandet de neste par årene er tyske Bilfinger Berger og danske Pihl, er det også betydelige norske firmaer inne i vegbyggingen. Leonhard Nilsen fra Nord-Norge bygger samtlige sju tunneler på strekningen, mens Ølen Betong leverer all betongen til veganlegget, inkludert seks større bruer.

FAKTA OPS III:

E18 Grimstad-Kristiansand Utbyggingstart:

Sommer 2006

Ferdig:

Sommer/høst 2009

Utbygger:

Agder OPS Vegselskap

Lengde:

38,2 km ny fire felts veg,

11 kryss, 63,6 km veg totalt

Pris:

Om lag tre milliarder kroner

6 bruer, 7 tunneler

ÅDT: 8-9000 Lillesand

20-3 000 Kristiansand

Hovedentreprenører:

Bilfinger-Berger og Pihl

Underentreprenører:

Leonhard Nilsen og Ølen

betong bl.a.

- Vondt og t

- Alle tilsatte på E18-prosjektene i Vestfold, både de som var med på 90-tallet og de som jobber på dagens to prosjekter, lider under den langvarige mediestormen mot Statens vegvesen.

Kjell Wold

TØNSBERG: Det sier verneombud Geir Magne Bø på prosjektkontoret for E18-utbyggingen på Ås utenfor Tønsberg. Han føler at alle arbeidskollegene og hele E18-prosjektet har stått tiltalt uten mulighet til å forsvare seg.

- Vår prosjektleder får full støtte fra alle tilsatte for brevet han sendte til statsråden for en tid tilbake, sier Bø. Helt siden raset 1. juledag har det nesten ikke blitt snakket om annet blant kollegene på prosjektet. Det ene negative oppslaget har fulgt det andre jevnt og trutt siden desember.

Mange feil

- Mye feil har blitt sagt og skrevet om prosjektet siden raset. Ingen på prosjektet har fått anledning til å ta til motmæle og forsvare seg. Det har gått på helsa og humøret løs for mange gode kolleger, sier verneombudet. Kollegene hans føler seg uthengt og frustrert over ikke å ha fått anledning til å si sin mening og komme med sin versjon av det som

skjedde under byggingen. I media har Karl Høiland måttet ta den største støytten og belastningen. Verneombudet synes det også er merkelig at byggeledere og kontrollingeniører fra E18-utbyggingen i nord ikke er spurt eller tatt med på råd i de undersøkelser og utbedringer som nå pågår i tunnelene.

- De kunne ha bidratt med mye nyttig og viktig kunnskap og informasjon om forholdene i tunnelene. Nå føler de seg fullstendig tilside-satt i den prosessen som har pågått, sier verneombudet.

Forsvarsløse

- Kritikken mot prosjektet føles spesielt urettferdig og tung å svelge, fordi man bare fulgte de råd og anbefalinger som ble gitt, blant annet fra geologer og annen tunnелеkspertise, sier Geir Magne Bø. At brevet fra Karl Høiland til samferdselsminister Navarsete ble kjent i media virket bare som en lettelse på de E18-tilsatte, i følge Bø.

- I mesteparten av det som er blitt skrevet om E18-prosjektet har de tilsatte følt seg som forsvarløse ofre og syndebykker uten noen mulighet til å forsvare seg. Derfor skjønner man veldig godt Høilands fortvilte rop om hjelp og støtte, som endte i brevet til Navarsete. Alle støtter innholdet i brevet hans fullt og helt, sier verneombudet på E18-prosjektet i Vestfold.

Internt møte

I dag har prosessen ført til et internt møte som skal arrangeres i slutten av mai sammen med de tilsatte, som er eller har vært involvert i E18-prosjektet i Vestfold. Her håpes

det på avklaringer som kan rettferdiggjøre de personer som urettmessig har blitt utsatt for trakassering og mobbing siden raset i Hanekleiva. Arbeidstilsynet i Vestfold kan også komme til å se på denne saken.

- Parallelt med dette utfører Vegvesenets internrevisjon nå intervjuer med sentrale personer som har vært involvert i E18-utbyggingen. Vi håper også dette kan medføre et mer nyansert bilde av ansvar og kan belyse de faktiske forholdene rundt tunnelbyggingen i nordre Vestfold, sier verneombud Geir Magne Bø. (Se også vegdirektørens kommentar på side 2).

345 mill. kr til tunneler

I framlegget til revidert nasjonalbudsjett er det foreslått ei tilleggslyøving på 345,2 mill. kroner til reparasjon og andre tiltak knytt til tunnelene på E18 i nordre Vestfold og andre tunneler. 35 mill. kroner skal brukes til ekstraordinære inspeksjoner av tunneler på riks- og fylkesvegnettet samt nokre administrative kostnader.

20 mill. kr går til skilting, asfaltering, trafikktryggingstiltak, auka vinterdrift, auka ferjekapasitet, forsterka skuleskys og etablering av kollektivfelt. 25,2 mill. kr går til dekning av bomselskapet sine driftsutgifter og rentekostnader.



125 mann: Veidekke har nå 125 mann i jobb med tunnelutbedring på E18 i Vestfold. (Foto: Kjell Wold)

Tre millioner kroner dagen

Om lag 125 personer jobber nå på høytrykk for å utbedre tunnelene på E18 i Nordre Vestfold til delåpning 6. juli. Det koster tre millioner kroner dagen.

Kjell Wold

SANDE: - Entreprenøren Veidekke jobber nå for fullt i fem av de sju tunnelene. Bare i Bringaker- og Brekketunnelen i sør er det foreløpig ikke startet arbeid, sier prosjektleder i Statens vegvesen Tore Gomo.

Fem av sju

Hvelvstøping er ferdig med til sammen 125 meter i Løkentun-

nelen. Utstøping av hvelv fortsetter i både Bolstad-, Botne- og Hanekleivtunnelen, mens det pågår annen type sikringsarbeid i Hillestad- og Botnetunnelen, hovedsakelig bolting. Gomo tror fortsatt at den første og viktigste delen av jobben skal bli ferdig som planlagt til 6. juli. Da skal Hanekleiv- og Løkentunnelens nordgående løp åpnes for trafikk samtidig som også de andre tunnelene skal være åpne for normal trafikk.

Ekstra utgifter

Sørgående løp i Hanekleiva og Løken forutsettes gjenåpnet i oktober. Om alle sørgående løp i de andre tunnelene sør for Hanekleiv og Løken blir ferdig sikret

til fellesferien, slik det er forutsatt i kontrakten, er ennå usikkert, vedgår Gomo.

- Men Veidekkes og våre folk jobber nå på spreng nesten døgn rundt for å holde tidsplanen, som foreløpig ser ut til å gå bra, sier en forsiktig optimistisk Gomo. Han tar også høyde for at det knallharde tidsskjemaet som skal holdes og sikringstyper og mengder som bestemmes fortløpende kan gjøre at det kan påløpe noen ekstra millioner kroner i utgifter for hele jobben.

Per i dag er hele utbedringsjobben stipulert til 264 millioner kroner, men etter det Vegen og vi erfarer kan sluttsummen fort nærme seg 300 millioner kroner før jobben er helt ferdig til oktober.

Øft for E18-tilsatte



Urettferdig: Verneombud Geir Magne Bø i Vestfold føler at mange av hans E18-kolleger er blitt urettferdig behandlet i omtaler etter raset i Hanekleivtunnelen. (Foto: Kjell Wold)

Betongpropp etter ras

Proppen etter raset i Ravneheitunnelen 20. februar er ferdig støpt og den 3,3 km lange tunnelen på rv. 465 drives nå videre.

Kjell Wold

FARSUND: Høsten 2006 startet Mesta arbeidene med parsellen Hanesund-Sande, som er del av utbedringene på rv. 465 mellom Kjørrefjord og Ulland i Vest-Agder. Prosjektet er del av Listerpakken og delvis bompengefinansiert.

Raset

- Under utlastning etter salve på den sørlige stoffen skjedde det et ras på

stoff, der verken personer eller materiell ble skadet. Etter det første raset foregikk en utvikling av rasområdet over flere dager, som endte med et hull med flatemål på 10x3,5 meter og en høyde/dybde på mellom 50 og 100 meter, forteller prosjektleder Kjell Soltvedt i Statens vegvesen.

Rashullet er nå støpt igjen med en betongpropp og i området rundt rasstedet er det utført betydelige sikringsarbeider inkludert full betongutstøping. Statens vegvesen har knyttet til seg en geolog fra Multiconsult på prosjektet. Han har vært tungt inne når det gjelder å vurdere geologi, sikringsmetoder og sikkerhet ved forsering av rasområdet.

6,8 km ny veg

Arbeidene startet i sørenden av prosjektet. Vel 900 meter av den 3,3 km Ravneheitunnelen er nå drevet. Vegstrekningen Hanesund-Sande er på totalt 6,8 kilometer. Steinmassene fra tunnelen brukes hovedsakelig til utfylling i sjøen ved Hølen for å etablere tilknytning til eksisterende vegsystem.

- I nordenden av prosjektet gjøres forberedende arbeider, graving av jordmasser, legging av stikkrenner og omlegging av bekker. Her skal det bygges om lag 3,5 km ny veg fra Sande og innover i Kjerringdalen til nordre påhugg av Ravneheitunnelen som nå har startet. Her er det nå sprengt ut ca 50 m tunnel, sier byggeleder Odd Johansen.



Tunnelras: Nå drives Ravneheitunnelen videre etter raset i februar, sier byggeleder Odd Johansen i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

REPORTASJE

Tøft dansegulv: Spesielt underlag, men det stanset ikke medlemmer i Oslo Tangoverksted fra å danse seg inn i sesongen på taket av senketunnelen, før den havner på dypet. (Foto: Morten Knudsen)



Stormfulle

OSLO ■ Fruktfat som bugner av pasjonsfrukt og kokosnøtter, røde potteroser, varme argentinske rytmer og hundre tangodansere bryst mot bryst. Det er tangofest på taket av Oslos framtidige senketunnel.

Hilde Marie Braaten

Himmelen får ikke helt bestemt seg om sola skal skinne eller om det skal regne, fjorden er urolig, det blåser så kraftig at journalisten står omgitt i sitt eget blafrende skjørt. I Oslofjorden ligger to betongøyer og dupper, tjoret fast til kaia på Sørenga. Betongelementene skal neste år legges under vann for å utgjøre senketunnelen i Bjørvika. Denne lørdagen i mai har Oslo Tangoverksted lagt åpningen av sin årlige sommerfest hit og invitert alle sine medlemmer til Senketango.

Jakter det råeste

Gjestene ankommer sjøvegen med en av Oslos øybåter. Et tunneltak kan visst brukes til så mangt. Ikke bare som festplass, men også som kaiplass. Vegvesenet har ordnet med en liten plattning av sponplater som raskt fylles med tangoentusiaster, men flere oppsøker betongen for å føle mer på

kroppen hva de danser på.

- Dette må jo være Norges, kanskje verdens første tangotreff på et tunnelement, sier en mannlig tangodanser begeistret.

- Vi var på jakt etter noe uvanlig, et arrangement som var litt overraskende for medlemmene våre. Vi tangodansere er jo helt gale etter spesielle underlag, sier Ingunn H. Knudsen, leder av Oslo Tangoverksted.

- Vi kontaktet Statens vegvesen og hørte om det hadde vært mulig å danse tango på taket av senketunnelen. Den ideen støttet de, sier Knudsen. Hun introduserer begrepet tangosyndromet.

- Vi tangodansere elsker å danse på de råeste steder, forklarer hun. Vi er så bevisste på flater og potensielle dansegulv hvor enn vi beveger oss.

- *Hvordan er tunneltaket å danse på?*

- Vi må være forsiktige. I tango danser man på en annen måte enn ellers. Mennene fører med brystkassen – ikke armene. Det går ut på vektoverføring og det resulterer i en del vridninger, så vi må passe på knærne



Vindstopper: Festdeltakerne søker sammen i varm argentinsk tango ute på den nakne betongøya. (Foto: Hilde Marie Braaten)

Målrettet gange: Erfarne tangosko beveger seg bestemt på uvant grunn. (Hilde Marie Braaten)



senketango

våre nå som vi danser på et grovt og ujevnt underlag. Men, vi har bedt deltakerne om å ta med robuste sko. Så dette skal gå bra i 1,5 time, før vi reiser videre til Gamle Logen hvor vi skal danse helt til klokka 6 i morgen tidlig på annet gulf, sier en entusiastisk tangoleder. Drømmeunderlaget til en tangodanser er, ifølge Knudsen, litt slitt eikeparkett.

- Men, dette er vår sjanse til å danse på taket til en framtidig undersjøisk tunnel. Neste år ligger jo dansegulvet her under vann!, sier hun.

Røffe rytmer

Fra Sverige har Eva Olsson og Michael Kjellmann tatt turen ens ærend til tangofest. De kom over arrangementet på internett.

- Det er et utfordrende underlag, men virkelig en fin og stor scene, sier de mens de hakker tenner og prøver å holde varmen med akrobatiske tangohopp og sprett.

- Det er mye følelser i tango. Så, vi blir litt røffere i trinnene nå som vi

i er i slike barske omgivelser, får en elegant dame meddelt journalisten før hun blir revet med av partneren, bryst mot bryst, panne mot panne, til en streng og bestemt argentinsk tangolåt.

To vegvesenansatte er på plass for å passe på tangoentusiastene. Informasjonsrådgiver i E18 Bjørvikaprojektet, Kjell Solem, er parat med flytevest og gummibåt i tilfelle noen skulle bli så revet med at de danser utenfor kanten. Informasjonsrådgiver Ida Kojedahl er også på plass. - Vi fikk forespørsel for en måned siden og måtte jo takke ja til en kuriositet som dette. Det er fint å profilere senketunnelen også på en kunstnerisk måte, sier hun.

Det blåser en kald og sur vind over den flate betongøya, hvor eneste vegetasjon er dansende mennesker. Etter 1,5 time er senketangoen over. Det har gått anstendig for seg - ingen har gått overbord. Mot slutten er det mange frosne smil og røde nesetippen å se. Gjestene forlater ru betong til fordel for eikeparkett i Gamle Logen.

REPORTASJE

Lagar mal for nye b

Cathrine Lie går raskt. Det er så vidt me klarer å halde følgje med ho, og hadde det ikkje vore for hunden i kvite seler, så hadde eg ikkje kome på at ho er blind.

Undi Agnethe Torstensen

STAVANGER: - Eg er avhengig av hunden, smiler ho, eg som er heilt blind. Men dei fleste som er svaksynte, nyttar ledelinene, forklarar ho.

Cathrine Lie er med oss ut for å testa ei av dei mange busslommene og tilhøyrande ledelinene som Statens vegvesen har planlagt og utforma. Sidan ho er mest van med å nytta hunden når ho tar seg fram, har ho først litt problem med å finna ledelina som skal leia ho til busshaldeplassen. At bølgehellene i betong er dekkja med grus, gjer det ikkje enklare for Lie å finna dei med stokken, men etter litt trening, går det bra.

Nyttig lærdom

- Dette er nyttig lærdom for oss, seier Leif Lindefjeld, prosjektleder i Statens vegvesen. Sjølv om me heile tida under planlegginga av dei nye busslommene har rådført oss med funksjonshemma personar, er det noko anna å sjå med egne auge korleis Cathrine Lie tar seg fram ved hjelp av ledelinene.

- Og denne gangen fekk me sjå kor viktig det er med reingjering av fortaua, påpeiker han.

Krav

I Sør-Rogaland distrikt starta Leif Lindefjell og nokre andre på byggherreseksjonen å utforme dei nye busslommene. Det er det nye kravet om universell utforming av mellom anna busslommer, som utløyste nybrotsarbeidet i Sør-Rogaland.



Testa ledelina: Cathrine Lie har testa korteis ledelina fungerer for ho som er blind. (Foto: Undi Agnethe Torstensen)

Universell utforming er tilpassing av vegar og bygningar slik at alle skal ha like stor mulighet til å ta seg fram.

- Nå byggjer vi sjølve plattformene i busslommene 17 cm høge. Tidlegare var dei fleste 14 cm. Målet er trinnfri innstiging på bussane, forklarar Lindefjeld. Frå nyttår 2008 skal alle bussar i Rogaland kunne senkast, slik at me får dette til.

Beina virker

Bussen som kjem i dag, klarar ikkje å senka seg heilt ned til den 17 centimeter høge plattformkanten. Det er noko feil med maskineriet, får me forklart av bussjåføren. Men sjåføren er flink, og har køyrt heilt fram til ledelina.

- Det at det er ledelinene til buskuret er flott, seier Cathrine Lie, men det er linene ut mot bussen som er viktigast. Dei fleste blinde og svaksynte finn skura ved å høyre på lyden.

- For meg gjer det ikkje noko at

eg må stige opp eit trinn, eg er blind, men beina virker, ler ho.

- Men for nokon i rullerstol er jo dei nye busslommene svært viktige.

I løpet av 2007

På hovedruta for buss mellom Sandnes og Stavanger, skal alle dei gamle busslommene bli utbetra i løpet av året.

- Her i Sør-Rogaland har me vald å satsa på ein busskantstein i betong, som er avrunda, slik at busshjula kjem heilt inntil plattformen utan å skada bussdekka, fortel Lindefjeld.

Tiltaket blir finansiert av statlege midlar og bompengar. I tillegg har Rogaland fylkeskommune og seks kommunar i Sør-Rogaland fått ekstra midlar til planlegging og gjennomføring av tiltak for betre universell utforming av utvalde punkt.

- Me håper resultatene av denne satsinga i Sør-Rogaland vil bli merka, avsluttar Lindefjeld.



Trinnlaus inngang: Innan utgongen av 2007 skal alle busslommene på strekkja mellom

Vegen er for alle

- Ved alle nyanlegg og nybygg må vi tenke på tilgjengelighet for alle grupper mennesker, sier ordfører Tom Tvedt (Ap) i Randaberg.

Geir Brekke

RANDABERG: De siste seks årene har han sammen med departementet reist landet rundt med budskapet om offentlig utbygging som inkluderer alle grupper mennesker fra spedbarn til de aller eldste, og uansett den enkeltes funksjonsevne. Hjemstedet, som ligger 12 minutter fra Stavanger sentrum har ambisjoner om å bli en foregangskommune på området universell utforming.

Bussterminaler

- Vi har blant annet bygget tre nye barnehager tilrettelagt for alle barn og voksne. Vi er svært fornøyd med at Statens vegvesen i Sør-Rogaland nå har ferdig to kollektivterminaler som begge er utstyrt med ledelinjer og andre bygningsmessige detaljer som ivaretar alle behov, sier ordføreren.

Han ser også fram til at Vegvesenet snart skal bygges miljøgate i Randaberg, som får en tilsvarende universell utforming. Og han reagerer positivt på at etaten ser kritisk på egne standarder for å få til gode, universelle løsninger ute på vegnettet og i gatemiljøet.

Uavhengig

Han ser fram til at man får like gode tilpasninger i vegvedlikehol-

det, særlig om vinteren, og forutsetter at all vegplanlegging nå ivaretar hensyn til hele bredden av vegbrukere.

Tvedt legger ikke skjul på at erfaringer i egen ryggsekk har gitt grunnlag for et ekstra sterkt engasjement i dette arbeidet. Og engasjementet brakte ham inn i lokalpolitikken. Nå er han partiets fylkesordfører kandidat til høstens lokalvalg.

- Det er greit at vi kan sikre at blinde og rullestolbrukere trygt og enkelt kan komme seg om bord i lavterskelbussen på Randaberg. Men om passasjerene skal besøke søstera si i Tysvær eller Bergen må vi være sikker på at hun kan komme seg like lett AV bussen uten å være avhengig av hjelp fra andre, også på fergen, sier han, og ser klart mange oppgaver å ta fatt på i fylkespolitik-



Roser Vegvesenet: - Vi er fornøyd med jobben Statens vegvesen har gjort med utformingen av de nye bustterminalene, sier ordfører Tom Tvedt i Randaberg. (Foto: Geir Brekke)

ken de kommende årene.

Økt sikkerhet

- Før i tiden stuet vi funksjonshemmede vekk på institusjoner, og det var vanskelig for dem å ta seg fram ute på egen hånd. I dag er det politisk bestemt at all utbyg-

ging skal ivareta fri tilgjengelighet for alle grupper. Vi som har ansvar for offentlig utbygging må selvsagt påse at kravene blir fulgt, sier Tvedt, som mener den universelle utformingen også gir bedre rømmingsveger og dermed økt sikkerhet for alle mennesker.

Busslommer



om Sandnes og Stavanger ha trinnluss inngang til bussane. (Foto: Undi Agnethe Torstensen)



Samarbeid: Politiet samarbeider med Statens vegvesen og deler ut Sei i frå t-skjorter til ungdom. (Foto: Undi A. Torstensen)

Ungdom skal ikkje dø i trafikken

Medan talet på drepne og hardt skada ungdom på landsbasis gjekk ned med 11 prosent, viste tala frå Sør-Rogaland ein auke på 15 prosent.

Undi Agnethe Torstensen

STAVANGER: Det kunne ingen sitte stille og sjå på. I mars starta Nullvisjonsprosjektet på Jæren. Prosjektet har som hovudmål å redusere talet på drepne og alvorleg skada ungdom i trafikken, og er eit samarbeid mellom Statens vegvesen, seks kommunar på Jæren, Rogaland fylkeskommune, Politiet, og Trygg Trafikk.

- Eg håper me kan bidra til at fleire unge blir meir bevisst den store risikoen det er å ferdast i trafikken, men det endelege målet er jo å redda liv, seier prosjektleiar Liv Leikvoll i Statens vegvesen.

Endra adferd

Viktige satsingsområde for Nullvisjonsprosjektet på Jæren vil vere rus-, fart- og beltekontrollar, saman med informasjonstiltak. Prosjektet skal i hovudsak fokusere på ungdom mellom 15 og 24 år.

- Mange av desse kontrollane vil bli utført som Sei ifrå!-kontrollar, fortel Leikvoll. Det vil seia at Statens vegvesen, saman med Politiet driv både kontroll- og informasjonsverksemd når dei er ute.

- Ofte har me sett opp ein møteplass i nærleiken av kontrollstaden,

der me viser film, delar ut t-skjorter, og snakkar med ungdommen, forklarar ho.

Trafikkopplæring i skolen

Det nyoppretta Nullvisjonsprosjektet skal også drive trafikkopplæring retta mot barn og ungdom i skoler i samarbeidskommunane. Målet med undervisninga er at skoleelevane skal bli meir bevisst risikoen det er å ferdast i trafikken

Evaluering

Nullvisjonsprosjektet skal evaluere etter tre år. IRIS (International Research Institute of Stavanger) er alt involvert i prosjektet, og skal få meir kjennskap til målgruppa sine haldningar og åtferd i trafikken, mellom anna gjennom ei spørjeundersøking. Undersøkinga vil vere viktig for å kunne måle effekten av dei aktivitetar som skal bli gjennomført i Nullvisjonsprosjektet.

Budsjett

Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen har kvar gitt 1 mill. kr til prosjektet i 2007, totalt 2 mill. kr. Det er i tillegg sendt oppmoding til dei aktuelle kommunane om at dei skal yta eit økonomisk bidrag til prosjektet.

FAKTA

Dei seks kommunane som deltek i prosjektet er: Randaberg, Sola, Gjesdal, Klepp, Time og Hå.

- Kan ikkje venta lengre

- Vi kan ikkje venta lengre på heilt nødvendige utbetringar av dei farlegaste punkta på E39 gjennom Dalane, seier ordførarane.

Geir Brekke

DALANE: Alternativet til ei forskottering frå kommunane og Rogaland fylkeskommune er å venta på at løyvingane kjem i tur og orden i Nasjonal Transportplan – ein gong etter 2015.

Tryggleik

Ordførarane i Lund, Eigersund og Bjerkreim har teke Vegen og vi med på synfaring langs den ulykkesutsette stamvegen lengst sør i Rogaland. Næringslivet susar på høgste giret og alle typer trafikk aukar på tofeltsvegen mellom Stavanger og

Kristiansand, ikkje minst tungtransporten. E39 gjennom Dalane er bygt på 1960-talet, og tilfredsstillar slett ikkje dagens trafikkbehov. Omsynet til trafikktryggleiken og transportbehova talar for rask utbetring av knipene på dagens stamveg.

Dei tre ordførarane står i første omgang saman om å få bygt krabbefelt i stigningane Skjebadal og Vikesåbakkane, samt ny kryssing av jernbanelina på Helleland.

Bakke-kø

- Vi har møtt forståing for ei forskottering av dei tre prosjekta hos fylkesordførar Roald Bergsaker, og er blitt lova handsaming av saka på fylkestinget i juni, seier Kjell Erfjord, ordførar i Lund. I første omgang har det blitt laga spleiselag på planar, og prosessen er sett i gang av Statens vegvesen.

- Tungebilane står nesten stille når dei slit seg opp bakkane på E39 gjennom Dalane, og skapar farlege forbiøringar. Det vellykka krabbefeltet i Drangsdalen i Lund skal kopierast på dei to verste strekningane, seier ordførar John Skaara i Eigersund.

70 mill.

Ordførar Asbjørn Ramsli i Bjerkreim er glad for at også Vikesåbakkane er med i Dalane-forskottinga. Vikeså er frå før prioritert i Transportplan Dalane. Dei tre politikarane held seg til at samla sum ligg på kring 70 mill. kr for alle tre utbetringane, og samferdslesjef Gunnar Eiterjord i Rogaland fylkeskommune tek sikte på å fremja ei intensjons sak om forskottering av utbetringa til fylkestinget i midten av juni.

- Endeleg vedtak om forskot-



Side om side: Dei kjempar i lag om forskottering av m.a. krabbefelt i Vikesåbakkane, f.v. ordførarane John Skaara, Asbjørn Ramsli og Kjell Erfjord. (Foto: Geir Brekke)

tering må utstå til planane er klare, seier han til Vegen og vi.

Overdrag i haust

Terje Faanes er i gang med planlegginga i Statens vegvesen. Han kan ikkje seia noko om kostnadsoverdraget så langt, men reknar med å ha eit såkalla anslag på plass i september i år. Målet er å levera planframlegga til kommunane Eigersund og Bjerkreim 1. november i år.

- Då burde det vera råd å få godkjent reguleringsplan første halvår 2008, seier Faanes, slik at forskotteringsøknaden er i rute til revisjon av transportplanen.

LANDET RUNDT



Opptrapping

SAUDA ■ Det blir meldt om stor interesse for den nyopna rustraude ståltrappa med utsiktsplattformer ved rv. 520 langs Svandalsfossen i Rogaland. Det er Turistvegprosjektet i Statens vegvesen som har satsa

8 mill. kr på anlegget. Dette blir eitt av fleire høgdepunkt på den framtidige Nasjonale turistvegen gjennom Ryfylke. (Foto: Bjørn Andresen)



Førstehjelp: Asfaltdekket på rv. 705 i Tydal er i ferd med å gå helt i oppløsning. (Foto: Oddvar Trønnes)

Asfalten sprekker

TYDAL ■ Denne riksvegen mellom Selbu og Røros er et skremmende eksempel på hva som skjer når forfallet på vegnettet tar overhånd. Som du ser er asfaltdekket i ferd med å gå helt i oppløsning. Snøvær langt ut i mai har ikke gjort situasjonen bedre.

De lokale heltene i Kolo Veidekke prøver å holde veien kjørbær som best de kan. Sjefen, Oddvar Trønnes, forteller at de gir det begredelige asfaltdekket førstehjelp med manuell lapping i de verste partiene, men at dette slett ikke er noen varig løsning på problemet.



Omveg på museum

FÅBERG ■ På selve nasjonaldagen ble utstillingen "Omveg" åpnet på Norsk vegmuseum og der skal den stå i to år fremover. Utstillingen består av en unik 17 meter lang norgesmodell hvor små kamerabiler foretar en virtuell rundreise i eksperimentell arkitektur og storlått norsk natur. Utstillingen er et samarbeid mellom Statens vegvesens turistvegs-

prosjekt og Norsk Form. I fjor sto den på Norsk Design- og Arkitektursenter i Oslo, og slo alle besøksrekordene som Norsk form har hatt på tidligere utstillinger.

- Nå kan alle som gikk glipp av utstillingen i Oslo få en ny mulighet på Fåberg, sier Randi Tone Skjelsvold ved Norsk vegmuseum. (Foto: Ole Arvid Flatmark)



Høyest og lengst på OPS III

LILLESAND ■ Her står kontrollingen Wilfred Aanonsen (bildet) i Statens vegvesen ved det som trolig blir den største enkeltkonstruksjonen i dagen på det 38 km lange nye OPS vegprosjektet

E18 Grimstad-Kristiansand: Bjelandsvad bru ved Lillesand. Brua blir om lag 400 meter lang og hele 50 meter høy. Beboerne i dalen under har lovet Statens vegvesen og vegbyggerne i Agder OPS Veg-

selskap en heidundrende kakefest oppå brua, hvis de får lov til å dekke til kaffeslaberas der når brua er ferdig for veganlegget åpner høsten 2009. (Foto: Kjell Wold)



Elgsnadder

KARASJOK ■ På veien hjem fra Karasjok tidlig i mai krysset elgen vegbanen rett foran fotografen fra Statens vegvesen. - Jeg snudde for å ta et bilde, men da ble elgene skremt og løp over veien og inn i skogen, forteller Bersaas. Bremssporene kan tyde på at han ikke er den første som har møtt elg her. - Etter alle elgpåkjørslene i vinter, er det kanskje på tide å finne andre lagringsplasser for høyballer? Det er jo elgsnadder som ligger langs vegene, påpeker han. (Foto: Knut Bersaas)



Fjellbeite

GAULARFJELLET ■ Rv. 13 over Gaularfjellet i Sogn og Fjordane er opna etter ein lang vinter. Dagen før trafikken inntok vegen

var det ein firbeint kar som vandra i vegkanten og meiska seg med vintergraset. - Ein ny form for tidleg kanstlåt, kanhende, er

kommentaren frå distriktssjef Nils Magne Slinde i Statens vegvesen Sogn distrikt. (Foto: Per Ove Fosshem)

Uten hjelm

AVERØYA ■ Her kommer et enkelt spørsmål fra en enkel sjel: Ute på alle veganlegg er det blitt så strengt med at man må ha på seg hjelm hvis man skal på befarings. Muligens er dette et fornuftig tiltak, men så kommer spørsmålet: Gjelder ikke påbudet om hjelm også for politifolk?

Nylig var det en stor kriseøvelse i forbindelse med bygginga av Atlanterhavstunnelen like utenfor Kristiansund. Svart røyk veltet ut av tunnelmunningen og det skulle liksom være frykt for at dynamitt inne i tunnelen kunne eksplodere. I motsetning til alle andre, var det ingen av politifolkene på stedet som bar hjelm, selv om store skilt fortalte om hjelmpåbud i det avsperrede området. Kan noen forklare dette?



Mystisk: Har politifolk dispensasjon fra påbudet om hjelm på Vegvesenets anleggsområder? Her er Kristiansundspolitiet i aksjon ved munningen til Atlanterhavstunnelen. (Foto: Knut Opeide)



Første biogassbil

SVINESUND ■ Oddbjørn Eikeland ved Svinesund kontrollstasjon er sannsynligvis den første vegvesenansatte som kjører med biogass på sin privatbil. Finnmarkingen gjorde svenske av seg for 13 år siden og er bosatt i Strømstad, men skiftet fra den svenske Bilprovingen til Statens vegvesen like etter nyttår. Da kjøpte han også biogassbil for

å kjøre til og fra jobben. -Jeg vil gjerne leve mer miljøvennlig. Ulempen foreløpig er at jeg må til Uddevalla eller Fredrikstad for å tanke. Bilen kan også kjøres på bensin men det hadde jo vært fint om vi fikk en mulighet til å tanke biodrivstoff flere steder i Norge, sier han. (Foto: Håkon Aurlien)



Klar melding: Tor Åge Ballovarre, Knut Halvard Jørgensen og Ronny Berg, Einar Johnsen, Alf Edvard Masternes, Bente Nygren, Trond Robert Larsen, Hallvard Kvenseth, Halvard Tyldum og Andreas Nilsen og Ole-Martin Rasmussen. (Foto: Alf Edv. Masternes)

Tilsyn ikke på vent

TROMSØ ■ Tilsyn med trafikkopplæringen er ikke lagt ned i påvente av tilsynsseksjoner, var meldingen fra Vegdirektoratet i møte med tilsynspersonell i Region nord. Nå skal Region nord og Region vest prøve

ut prosedyrer og retningslinjer for godkjenning og tilsyn av trafikkskoler og kursarrangører. Hensikten med utprøvingen er å ha alt klart når tilsynsseksjonen er operativ fra 1. oktober i år.



Sykkelfolk: Eva Saanum, Lars Olav Farstad, Kai Midtskogen, Henrik Duus, Arvid Løver, Sigrid Paulsen, Kjell Pedersen, Anita Egeland Råbu og Ove Bach. (Foto: Kjell Wold)

Sykkelbymøte lengst sør

MANDAL ■ Sykkelbyprosjektet i Region sør hadde lagt sin vårsamling til Mandal i Vest-Agder denne våren. Her møttes de fem sykkelbyene til oppsummering og status

for arbeidet så langt. Høstmøtet i 2007 er lagt til Notodden. De tre andre sykkelbyene i Region sør er Grimstad, Sandefjord og Kongsberg.

TEKNOLOGI

Utrygge bilister

■ ■ Fylkesveg 173 mellom Honningsvåg og Nordvågen på Magerøya i Finnmark er fortsatt preget av anleggsarbeidene i forbindelse med rassikringstunnelen som åpnet for to år siden. Store hull i vegbanen ødelegger dekkene og påfører bilene skader til eiernes frustrasjon. Nå frykter bilistene at den dårlige vegstandarden kan føre til ulykker.

Vegopning

■ ■ Eit stykke sør for Rosendal i Hordaland tek fv. 40 av oppover Omvikdalen, over fjellet og ned til Matre, og vidare heilt til Akra. 12. mai vart ei av dei verste strekkene opna etter utbetring. Hendinga gjekk føre seg på det som skal bli ein flott rasteplass ved Skavdalsvingen med utsyn ned mot Matre, og alt som kunne "krype og gå" deltok i festen som bygdalaget arrangerte. Pris for anlegget 20 mill.kr, av dette har Hordaland fylke løyvd 10 mill. og Sunnhordland Kraftlag (SKL) forskottet 10 mill.kr.



Første Jærtunnelen

■ ■ Det er gjennomslag i Klepetunnelen på den nye rv. 44 som blir lagt utanom Kleppe på Jæren. Dette er den første tunnelen på flate Jæren, og det var barre tre månaders tunneldriving før Statens vegvesen kunne markera hol i den 515 meter lange tunnelen. På biletet er byggjeleiar Kjell Øwre (t.h.) i lag med skytebas Bjørn Slåtvedalen frå Skanska, som er entreprenør på prosjektet. Nærum fortel at ein har møtt svært godt fjell på tunnelprosjektet under Kleppevarden, og at alt ligg i rute til opning før jul i år. (Foto: Harald Sel)

Veg til bru

■ ■ To nye tilbod på bygging av tilførselsvegane til brua over Brandangersundet i Ytre Sogn er på plass. På fastlandssida i Gulen er det Birkeland entreprenør i Sløvåg som får oppdraget på 25 mill. kr. medan Magne Hope frå Mongstad får jobben på øysida av sundet for 20 mill. kr. Både tilboda ligg innanfor kostnadsoverslaget til Vegvesenet.

Elektrojobb

■ ■ Mesta får jobben med å montere nytt elektrisk utstyr i såvel den nye og gamle Eidettunnelen på E6 i Sarpsborg. I tillegg kommer arbeider i dagsonen når den nye E6 utvides fra to til fire felt. Kontrakten er på 12 millioner kroner. Tunnelen er rundt 850 meter lang, og mens eksisterende tunnel har tre felt, vil det nye løpet få to felt.

Scanner hele vegen

En ny lasermåler som nå tas i bruk av Statens vegvesen skal gi et langt mer detaljert bilde av tilstanden på norske veger.

Håkon Aurlien

SARPSBORG: Det nye utstyret kartlegger vegene langt mer nøyaktig enn det som nå skiftes ut. Mens den gamle "målebjelken" foran på bilen har 17 sensorer som måler avstanden ned til vegen, måles det nå på 600 punkter 140 ganger pr. sekund.

Det gir enorme datamengder, som kontinuerlig fanges inn og lagres inne i bilene.

Historiske data

I første omgang vil dataene fra det nye utstyret bearbeides til rapporter av samme type som de senere årene. Det betyr at jevnheten beregnes som et gjennomsnitt av vegstrekninger på 20 meter. I fremtiden vil målinger foretatt med det nye utstyret gi en langt mer nøyaktig presentasjon av hvordan en veg utvikler seg over tid.

- Alle data som fanges inn skal lagres og det gir mulighet til at vi i fremtiden kan lage langt mer nøyaktige rapporter enn i dag basert på historiske data fra i år, sier Torleif Haugødegård i Statens vegvesen Vegdirektoratets teknologiavdeling.

Scanner

Det nye utstyrets ytre del er en roterende lasermåler montert to meter over bakken bak på bilen. En synlig, men ufarlig laserstråle, sveiper over vegoverflaten 140 ganger hvert sekund, og måler med en millimeters nøyaktighet avstanden ned til asfalten på 600 punkter fordelt over 4,2 meters bredde.

Lasermåleren er gyrostabilisert slik at målingene blir tilnærmet upåvirket av målebilens bevegelser over ujevnheter som skal kartlegges.

Teknologien er utviklet av selskapet ViaTech A/S i samarbeid med Statens vegvesen og Sintef, og skal nå markedsføres internasjonalt.



Først ute: Stein Erik Brekke er den første i Statens vegvesen som tar i bruk den nye lasermåleren. Han registrerer vegkvaliteten i Buskerud og Vestfold. (Foto: Håkon Aurlien)

Normalt tempo

Den økte kapasiteten gjør at målingen kan foretas mens målebilen kan kjøres i normal hastighet. Hittil har Vegvesenets

registratorer vært nødt til å holde seg under 60 km/t. Økt nøyaktighet og økt målebredde gjør at kant- og midtstriper kan kjøres igjen og gir økt mulighet til å

kjenne igjen et punkt på vegen. Vegvesenets posisjonssystem ligger "i bunn" men det er muligheter for å knytte data til GPS-posisjonering.

Dokumentert returglass

Meråkerbedriften Miljøtek Hasopor har med hjelp fra Statens vegvesens gjenbruksprosjekt sikret EU-dokumentasjon for sitt vegbyggingsmateriale basert på resirkulert glass.

Håkon Aurlien

MOSS: -Slik dokumentasjon er veldig viktig for å nå nye entreprenører og nå eksporterer vi også til England, sier markedssjef Jörgen Hægglund.

Det tok seks år fra produksjonen startet i 1999 til produktet var utvi-

klet og dokumentert slik at det kunne oppnå EU-sertifisering.

-Statens vegvesen og det svenske Vegvesenet har vært viktige støttespillere og samarbeidspartnere, sier han.

Teknologien kommer fra Sveits, som startet innsamling av returglass allerede på 1980-tallet. I år vil bedriften produsere nesten 50 000 kubikkmeter returglass-basert isolasjonsmateriale ved produksjonsanlegget i Meråker. 60 prosent brukes til husbygging mens 40 prosent brukes til fundamentering av veger i Norge, Sverige og England.

Konkurrenten Glassit A/S i Skjåk har leverer nå om lag halvparten av årets produksjon på 15 000 kubikk-



EU-sertifisert: Vegbyggingsmaterialet basert på returglass er dokumentert i samarbeid Statens vegvesens gjenbruksprosjekt, her representert ved Roald Aabøe. (Foto: Henriette Erken Busterud)

meter til den nye E6 ved Vinterbru i Akershus. Årlig blir det kastet om lag 140

000 tonn avfallsglass i Norge og av dette blir snaut halvparten gjenvunnet.



Hviskende asfalt: Statens vegvesen tester ut ulike dekker som skal gi lite lyd fra seg. Whisperfalt, som er lagt på E6 ved Espa, gir gode resultater. (Foto: Torleif Haugødegård)

Hviskende asfalt

Statens vegvesen tester støysvake dekker for å finne den asfalttoppskrifta som gir minst lyd. Whisperfalt er et av dekkene som testes og gir gode resultater.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Vegtrafikken utgjør åtti prosent av støyplagene her i lan-

det. Støysvake dekker kan redusere støyen med 2-8 desibel, og Statens vegvesen driver derfor en omfattende testing av ulike dekker.

Virker bra

- Vi la det porøse dekket Whisperfalt på en del av E6 ved Espa i 2005 som et støydemperstiltak, forteller Jostein Aksnes i Statens vegvesen som er ekspert på støysvake dekker.

- Lemminkäinen, som har asfaltkontrakten, kom opp med dette forslaget i tillegg til tre andre støysvake dekker som vi tester. Vi har så langt målt støyen to ganger,

og foreløpig viser målinger at Whisperfalt gir både lite lyd og har bra slitestyrke.

To alternativ

I følge Aksnes kan støy fra dekker reduseres på to måter: Et alternativ er asfalt med jevn og fin overflate som fører til mindre vibrasjoner i bildekkene og dermed mindre støy. Det andre alternativet er porøs asfalt med sammenhengende poresystem som gjør at luft som presses sammen under hjulet kan slippe unna gjennom dette poresystemet, noe som gir mindre luftpumping dermed mindre støy. Det optimale

støysvake vegdekket kombinerer begge prinsippene for støyreduksjon ved kilden, og det er dette vi forsøker å oppnå med Whisperfalt.

Andre positive ting med porøse dekker er at de gir bedre friksjon og redusert fare for vannplaning. Dessuten viser foreløpige erfaringer fra vinterdrift at det er mindre behov for å salte, siden saltkornene blir liggende i porer i asfalten. I tillegg bryter isen opp raskere, opplyser Aksnes.

Ferdig neste sommer

Siste måling på testdekkene ved

Espa blir neste sommer.

- Da vil vi se hvilke dekke som er best både når det gjelder støyreduksjon, tilstandsutvikling og økonomi. Foreløpig ligger Whisperfalt som nevnt godt an - det gir særlig god støydemper når det er nytt. Men det koster litt mer enn de andre alternative i innkjøp, og porøse dekker må også renses så porene holder seg åpne, avslutter Aksnes og legger til at støysvake dekker er til nytte for alle: Ikke bare de som oppholder seg bak en støyskjerm eller inne i et støyisolert hus med lukkede vinduer.

Nye asfaltkrav

Alle norske asfaltverk må være sertifisert etter en ny, europeisk standard før sesongen 2008. Dette krever også en ny revisjon av håndboka til Statens vegvesen.

Geir Brekke

TRONDHEIM: Det er Nils Uthus ved Teknologiavdelinga i Vegdirektoratet som opplyser dette. Det er EUs innføring av CEN-standarden

for asfaltproduksjon som ligger til grunn for de nye kravene, som omfatter alle de rundt 100 verkene her til lands.

- Vi er i dialog med de store asfaltentreprenørene om hva som kreves for å oppnå sertifiseringen, sier Uthus til Vegen og vi. Systemet er lagt opp etter europeisk nivå, som har sterkere konsentrasjon omkring store asfaltfabrikker enn det som gjelder her på berget. Det er et mål med standarden å oppnå en jevnere og sikrere asfaltproduksjon.

- For Statens vegvesen har det

dessuten betydning at det legges større vekt på kontroll av de ferdige vegdekkene. Vi må flytte mer kontroll ut på vegen. Staten må ta en gjennomgang av den vegtekniske fagkompetansen. Vi må se på om det vil bli behov for flere folk og bedre opplæring av mannskapene.

- En ting er sikkert - det blir iallfall ikke mindre kontroll av asfaltproduksjonen i Norge fra neste år, sier Nils Uthus, som legger til at håndboka sist var revidert i 2005, og står nå framfor en ny gjennomgang.



På an igjen: - Vi må revidere asfalthåndboka på nytt, sier Nils Uthus. (Foto: Geir Brekke)

REPORTASJE

Vegvesenet inn i OL

Statens vegvesen ble kastet inn i siste runde på OL-søknaden og har utarbeidet planer for et velsmurt transportsystem i Tromsø.

Giselle Jensen

TROMSØ: Skulle Ishavsbyen få det ettertraktede arrangementet blir smidig transport av tilskuere, akreditterte og beboere et viktig suksesskriterie. Det opprinnelige forslaget til løsning av transportbehovene ble vurdert som ikke gode nok. Dermed ble Statens vegvesen bedt om å involvere seg i innspurten for å øke Norges og Tromsøs sjanser. For å få det til lånte Midt-Troms distrikt Sindre Hognestad fra Region øst. Han jobber på kollektivseksjonen og har utdanning og driftserfaring fra kollektivtransport. Dessuten bidro flere konsulenter fra både Oslo og Tromsø i arbeidet.

Gateterminaler for buss

- Det opprinnelige transportkonseptet i søknaden ble vurdert som for svakt, men jeg vil si at det heller var for dårlig kommunisert, kommenterer Sindre Hognestad. Han forteller at hovedgrepet både er og var gateterminaler i sentrum for busstransport til arenaene.

- Kapasiteten er stor nok, men det var ikke tilstrekkelig dokumentert i første omgang. Enkelte endringer har vi gjort, som omregulering til enveiskjørt gater noen steder og andre traseer for enkelte busslinjer, forteller Hognestad. I tillegg er antallet busser i sentrum redusert. 60 prosent av trafikken planlegges ut fra sentrum, resten tar

utgangspunkt i Kvaløya, Jæverbukta og fra to steder på fastlandet.

- Årsaken er erfaringene fra Lillehammer som viste at svært mange tilskuere overnattet i private hjem. Det er derfor et behov å frakte folk til og fra boligområdene, forteller han.

Plass til gående

- Et av punktene som ble kritisert var mulige konflikter mellom gående og busstrafikken i sentrum. Vi har derfor kanalisert trafikken og sørget for arealer nok for fotgjengere, opplyser han. En av utbedringene blir store fortau på 4-5 meters bredde på den ene siden av gaten, i de to kjørefilene blir en stoppbane og en forbikjøringsbane. Tromsø er en liten by og arrangørene satser på at mange går til arenaene, som stort sett er innenfor gangavstand.

Tre krevende dager

- Den store belastningen kommer ved arrangementene på Blåtind 38 km sydøst for byen, Håkøybotn, Movika og Kroken som er 8-10 km nord for brua. Det betyr tre dager med mye trafikk, alt dimensjoneres derfor ut fra disse tre dagene, forteller Hognestad. Han understreker at folkelivet der fastboende og tilreisende myldrer rundt i byen ikke blir hindret av trafikken.

Syklist og kollektivbruker: Sindre Hognestad brenner for kollektivtrafikk og tror flere vil velge å reise kollektivt når transportselskapene blir bedre på regularitet. (Foto: Giselle Jensen)



Pådriverrolle

Vegvesenet driver nettverksmøter og kompetanseutvikling for lærere for å bidra til gode læringsforhold for elever på bygg og anlegg og økt rekruttering i entreprenørbransjen.

Giselle Jensen

OSLO: Gode fagarbeidere i anleggs- og bergverksdriften er en forutsetning for at samfunnet får bygget og utbedret vegsystemet. For å bidra til rekruttering og utdanning av framtidens anleggsarbeidere arrangerer Statens vegvesen nettverksmøter for fagfolk innenfor anleggsgag på videregående skole.

Vegvesenets sektoransvar

- For meg er dette en viktig arena for å utveksle erfaringer med andre som jobber innenfor samme fagområde, sier Espen Ånerud (bildet) som er lærer på anleggslinja på Skedsmo videregående. I hverdagen er han alene om å undervise i anleggsgag på sin skole. Ifølge Olav Beier i Vegdirektoratet er nettverksmøtene en del av Statens vegvesen sitt sektoransvar



(Foto: Giselle Jensen)

for å vedlikeholde kompetansen innenfor veg- og trafikkfag.

- Vi vil være en pådriver for å rekruttere og utdanne kompetente folk til entreprenørvirksomheten som etaten er avhengige av, sier Beier.

Manger penger til utstyr

Fra høsten skal anleggsgagene slås sammen med anleggsmaskinførerfaget. Delingen mellom statlige og fylkeskommunale skoler skaper ulikheter i finansiering av utdanningen som krever store investeringer i maskiner og utstyr. Et stadig press for å nedlegge skolene er en annen påkjenning.

- Utfordringen nå er å sikre politisk aksept for å satse på utdanningen, sier Beier.

Best med ball

Gjestfrie trøndere gjør nå klart til storinnrykk av vegvesenske fotballhoder fra det ganske land.

Knut Opeide

TRONDHEIM: 250 spreke vegetarianere har meldt sin ankomst til årets store velferdsarrangement i Statens vegvesen: Vegmesterskapet (VM) i fotball. Dette er rekordhøy deltakelse etter at produksjonsavdelingen forsvant i 2003. De to foregående mesterskapene samlet bare 180 deltakere.

- Den økende interessen er svært gledelig og lover godt for utvikling av framtidens bedriftskultur i Vegvesenet, sier Lars Erik Damås, selveste generalmajor for årets VM, som altså går av stabelen andre helgen i juni. Den store nyheten ved årets arrangement er at festbanketten lørdag kveld skal avholdes ute på Munkholmen; fra gammelt av både kloster og fangeøy ti minutter med båt ut i Trondhjemsfjorden.

22 lag skal kjempe om baller, heder og ære på det grønne gress.



Gode hoder: Lars Erik Damås og Eva Storvold forbereder fotball-VM; årets store velferdsarrangement i Statens vegvesen. (Foto: Knut Opeide)

Region sør og midt stiller med fem lag hver. Fra vest og nord kommer fire lag, mens Region øst stiller med tre lag. Vegdirektoratet har

bare meldt på et lag i herreklassen og glimrer altså med sitt fravær blant de ni påmeldte damelagene.

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

SI DIN MENING

Samferdselsbehov kan løses i løpet av 10 år

■ Bergen som by og som Vestlandets hovedstad har store behov for å få løst sine kommunikasjonsutfordringer både på, veg, bane og jernbane. Disse utfordringene kan løses. Vi kan og må få løst disse oppgavene innen 10 år. Dersom vi vil så kan vi det. Vi trenger 50 milliarder kr fordelt over 10 år bevilget fra den norske stat. Dersom Regjeringen bevilger 200 milliarder over 10 år til de 6 største byene i Norge så vil alt være løst (Oslo 40 prosent, Bergen 25 prosent, Trondheim 15 prosent, Stavanger 15 prosent, Tromsø 10 prosent, Kristiansand 10 prosent).

■ Bergen by og omegn skal få løsninger for de neste 100 år: 25 prosent - 50 milliarder kroner. Alle tunneler skal bygges med samme profil, T 10, med fullprofilmaskin. Dette gjør det mulig å gjennomføre det totale tunnelnett på det totale veg- og banenett.

Bane
Bergen sentrum–Fyllingsdalen–Flesland–Undergrunn 12 km
Loddefjord–Sotra–Undergrunn 17 kilometer
Bergen sentrum–Åsane–Undergrunn 10 kilometer
Bergen sentrum–Haukeland sykehus–Undergrunn 2 kilometer
Bergen sentrum–Nesttun–Lagunen–Flesland–Daglinje 3 kilometer
Totalt: ca. 44 kilometer

Jernbane
Bergen–Arna–Dobbeltspor 10 kilometer
Bergen–Flesland–Sotra (Ny havn) 30 kilometer
Utvidet stasjon i Bergen
Nytt spor til Voss (parallell til dagens) 80 kilometer
Ringerikstunnel 12 kilometer
Totalt: ca. 132 kilometer

Veg
Os–Rådal dobbelt løp 2x10 km
Sørås–Rådal/ Seletun 2x3 km
Resten av Ringveg Vest 2x6 km
Sotraforbindelsen 2x10 km
Nyborg–Hordvik 2x8 km
Ny forbindelse Bergen sentrum–Eidsvåg 2x10 km
Arnatunnel 2x10 km
Byring 2x10 km
Nordnestunnel 2x2 km
Dokkentunnelen 2x3 km
Vågsbotn–Arna: Nytt parallelt løp til dagens trase 2x10 km
Totalt: ca. 164 km

Sum Totalt: 340 km
Profil: 60 m², bruk av Fullprofilmaskin.
Framdrift: Maksimal byggetid totalt: 10 år.

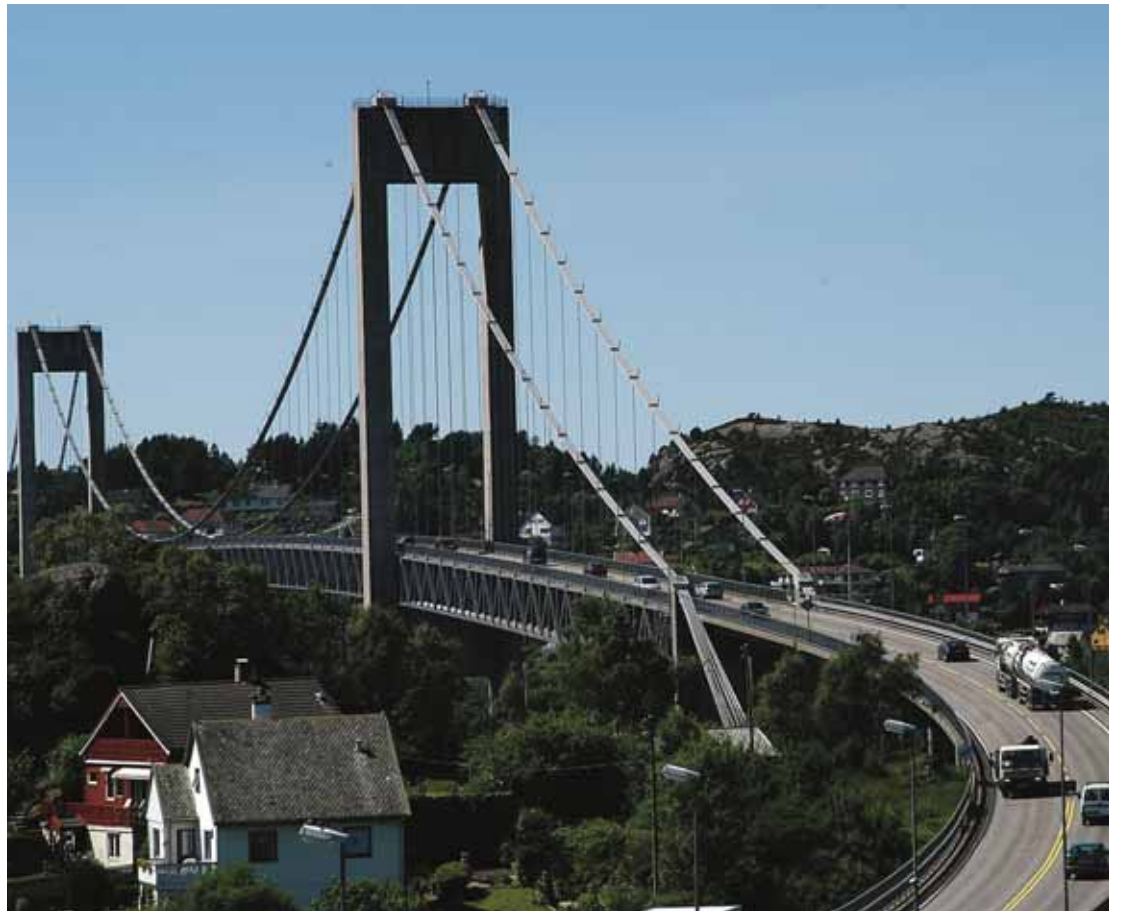
■ Kostnader kollektivreiser: Alle kollektivreiser innen kommunegrensene skal kun koste 10 kr.

■ Dette viser at vi kan sikre utbygging av alle disse prosjektene dersom vi legger de i tunnel under bakken og bruker fullprofilmaskiner.

■ Forslagene til løsninger ovenfor vil sikre de behov som en har for kollektivtransport, transport for industri og forretningsvirksomhet samt privat transport.

■ Valget må gjøres nå – Vi kan ikke vente – Da vil all form for samferdsel gå i stå – Og vi må leve med uframkommelighet fram til år 2050.

Gunnar Gjæringen



Sprengt: Kapasiteten på dagens Sotrabru er sprengt og er mellom de prosjektene innsenderen vil løse i sitt forslag til vegpakke. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Veitrafikken og økning av klimagassutslipp

■ Forleden leste jeg følgende på SFT sine hjemmesider: "Utslipp av klimagasser i kommunene har økt med 13 prosent siden 1991. I mange kommuner er det vekst i veitrafikken som er hovedårsaken, mens industrien også bidro betydelig. Dette viser nye kommunetall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) og SFT. Les hele saken hos SSB: <http://www.ssb.no/klimagassr/>

■ Karbondioksid (CO₂) er den viktigste menneskeskapt klimagassen. Den stammer hovedsaklig fra forbrenning av fossilt brensel. Siden oppstarten av den industrielle revolusjonen i 1750 har konsentrasjonen økt fra 280 parts per million (ppm) til 379 ppm (2005), det vil si en økning på ca. 35 prosent. De siste 10 årene har konsentrasjonen økt med 0,5 prosent per år.

■ I Norge utgjorde CO₂ vel 79 prosent av de samlede norske utslipp

pene av klimagasser i 2004. Petroleumsvirksomheten, transport, og industri er de viktigste kildene til disse utslippene.

■ CO₂ er den av klimagassene som har størst betydning for klimaendringene, men fokuset er ikke bare på CO₂. Blant annet FNs klimapanel (IPCC) ser på de menneskeskapt utslippene av alle klimagasser som bidrar til klimaendringene. De viktigste er CO₂, metan, lystgass og fluorgasser. Derfor er alle disse gassene inkludert i Kyotoprotokollen."

■ Synes denne utviklingen er skremmende sett i forhold til de konsekvensene økte utslipp av klimagasser synes å få for menneskene og annet biologisk mangfold her hos oss (på vår klode). De store Oson hull som en har over sydpolen og nord områdene er antakelig en av følgeeffektene av økte klimagass utslipp å skulle jeg tru. Spørsmålet mitt er, hva kan vi

gjøre selv for å motvirke denne utviklingen.

■ **Stikkord:**
- Tenk globalt å handle lokalt. Dette utsagnet gir meg følgende ide, som jeg retter til etatsledelsen:

Som avbøtende tiltak for å redusere den andelen av CO₂ som transporten produserer, skal samtlige konkurransegrunnlag som Statens vegvesen lyser ut ha følgende krav:

- Samtlige entreprenører som utfører oppdrag for etaten skal ha inngått avtale om kjøp av klimakvoter. CO₂. For kjøretøy og arbeidsutstyr
- Samtlige kjøretøy og annet arbeidsutstyr skal klare de enhver tid gjeldende Europeiske krav til rensning av avgass fra diesel motorer.
Får vi dette til vil det være et steg i riktig retting.

Dag Sommer

Årets transportbegivenheter i Washington DC.

■ USA er ikke lenger like fremtredende på alle teknologiområder, men er likevel en magnet for kunnskap fra mange steder i verden og sprer dette jevnlig gjennom en rekke store konferanser og andre arrangementer.

■ Hvert år i januar holder det amerikanske Transportation Research Board (TRB) sin ukelange konferanse, og i år var det ca 11 000 deltagere fra alle verdens kanter som deltok på den 86. konferansen i rekken. Denne dekker alle transportdisipliner, og er man på jakt etter noe spesielt er det gode sjanser for å finne det i dokumentasjon fra denne. Hvert år er det også flere norske til stede, også fra vegvesenet.

■ Verdensbanken holdes for å være et av verdens største kompetanse-

sentre innenfor transportsektoren, og det årlige transportforumet i månedsskiftet mars/april tar sikte på å holde ansatte og inviterte gjester oppdatert på trender og erfaringer rundt omkring i verden.

■ Her går det ikke inn på alle slags tekniske detaljer som TRB gjør, men det satses mer på de store trekk. Da FN i 2005 lanserte de åtte Millenium Development Goals for verdens utvikling fram til 2015 oppdaget transportsektoren til sin forskrekkelse at den ikke var nevnt i det hele tatt. Sektorens folk har alltid trodd at alle har sett nødvendigheten for slikt som veg og transport som grunnlag for enhver utvikling, men har sluntret unna med å dokumentere sektorens betydning for samfunnet.

■ Dette har gitt seg politiske utslag

gjennom tapt betydning og mindre tildelinger både i bistandssystemet og nasjonalt i mange land, og det har de senere år vært satset mye på å bygge opp viten omkring disse effektene over hele verden. Dette arbeidet har nå begynt å gi resultater og dokumentasjonene kommer. Bankens fagdirektør for Energi, transport og vann, Mr. Jamal Saghir trakk under forumets åpning fram et konkret eksempel fra India. India er nå en kommende økonomisk stormakt som går meget raskt fremover, og som satser sterkt på bedre vegger bl.a. gjennom enorme programmer for dekkelegging av bygdeveger. Her ser man hvordan effektene har vært både på bedre tilgang på lærere, bedre legedekning, bedre avlinger, utvidelse av dyrket mark, bedre arbeidsmarked, og mer intensiv dyrking. Andre steder kan man påvise lavere bar-

nøddelighet, og mindre forskjell i skolegang mellom jenter og gutter.

■ Noen vil sikkert si at dette ikke er relevant for Norge, men selv om vi befinner oss på et annet økonomisk utviklingsnivå er sammenhengene likevel de samme overallt. Samtidig illustrer det et av vegsektorens utfordringer også i Norge, for mye tro og for lite viten.

■ En annen trend er også ganske interessant. Noen husker tilbake til den gang det var mindre klare skiller mellom drift/vedlikehold og investeringstiltak. Som de fleste land har Norge i mange år nå hatt meget klar budsjettmessig separasjon mellom disse to områdene, men mange har imidlertid vært av den oppfatning at dette verken har tjent vegnettet eller trafikkikker-

heten. Dette begynner nå internasjonalt å komme tilbake gjennom fler-årige kontrakter der daglig drift og vedlikehold kombineres med konkrete mål for hvordan vegnettet i området også skal utvikles i kontraktperioden.

■ Innenfor feltet langsiktige konsesjoner er Chile et av de landene som har klart å utvikle dette konseptet best gjennom målbevisste tilpassninger i lov- og regelverket, og de hadde en av de mest interessante presentasjonene under årets samling.

Olav Ellevset
Transportenheten for Afrika

(Red. anm. Innlegget er forkortet)

REPORTASJE

3-0 til værgudene

Værgudene har hatt et klart overtak på Statens vegvesen på Haukelifjell de siste ukene og scoret flere ganger uten at etaten har klart å svare.

Kjell Wold

HAUKELIFJELL: - Siden vi forsøkte å åpne omkjøringsvegen første gang i slutten av april har vi knapt hatt en eneste dag med plussgrader. Vinteren vil ikke slippe taket og dermed må vi prioritere sikkerheten for trafikantene og kjøre kolonne gjennom Haukelitunnelen i stedet, sier prosjektleder Odd Sæveraas i Statens vegvesen.

Snørasfare

På toppen av mange dager med minusgrader kom det også et kraftig snøfall i begynnelsen av mai. 30-40 centimeter på ei natt var nok til at omkjøringsvegen ble ufarbar og at snørasfaren økte drastisk. Derfor har de ikke kunnet ta i bruk den nybrøytede veien om Dyrskard ennå. Kong Vinter holder ennå et fast grep om forholdene i 1000 meters høyde mellom Vinje i Telemark og Odda i Hordaland.

Økt takhøyde

Den om lag syv km lange Haukelitunnelen skal stenges helt i sommer og høst for en oppgradering og økning av takhøyden fra 4,10 til 4,20 meter.

NCC har fått jobben til om lag 76 millioner kroner, som skal være ferdig til jul. Sæveraas tror ikke noen ukers langsommere jobbing nå i mai skal behøve å forsinke gjenåpningen med mange dager til høsten. NCC har alt startet utbedringsarbeidene i Haukelitunnelen og jobber døgnet rundt. Hver andre time åpnes tunnelen for kolonne-

kjøring i begge retninger. Det skjer fra klokken 08.00 om morgenen til 24.00. Fra 01.30 til 06.00 er tunnelen åpen for fri trafikk.

Redusere

- Vi trodde nok vi skulle få en mildere og enklere start på jobben. Da Mesta startet å brøyte Dyrskardvegen 28. mars var planen å åpne veien for regulær trafikk 27. april. Men fortsatt venter vi på plussgrader, snøsmelting og tryggere forhold, sier Odd Sæveraas.

E134 over Haukelifjell har en gjennomsnittstrafikk på 2000 biler i døgnet og en høy tungtrafikkandel på om lag 20 prosent. Vegen er viktigste høyfjellsveg fra Østlandet mot Haugaland og Nord-Rogaland.

Odd Sæveraas håper Statens vegvesen og NCC snart kan redusere det klare forspranget værgudene har opparbeidet seg nå i starten av maratonkampen.

Nå planlegger de åpningen av Dyrskardvegen for ordinær trafikk først rett over pinse.

Høye fonner: Fortsatt mye snø langs Dyrskardvegen. (Foto: Kjell Wold)

Kong Vinter: Kontrollør Arvid Thorvik t.v. og prosjektleder Odd Sæveraas i Statens vegvesen har foreløpig vært på værdefensiven på E134 Haukelitunnelen. (Foto: Kjell Wold)

Kolonnekjøring: Værgudene tvinger fortsatt bilene gjennom tunnelen i kolonne. (Foto: Kjell Wold)



Bruhjelp til Zambia: Statens vegvesen skal sende en bruekspert til Zambia som etter planen skal være på plass i Lusaka fra nyttår. (Foto: Otto Kleppe)

Brueksperter til Zambia

Verdensbanken vil betale 2,4 millioner amerikanske dollar for at Statens vegvesen skal bistå Zambia med å utvikle forvaltningssystemer og lære de opp til å utnytte dem.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Statens vegvesen har i de siste årene hatt ansatte i Zambia som har hjulpet vegvesenet der nede med å få kontroll med overløst – et stort problem som ødelegger vegnettet.

De zambiske vegmyndighetene er så fornøyd med resultatet at de nå har fått verdensbanken til å finansiere flere eksperter fra Statens vegvesen.

Base i Lusaka

- Vi er bedt om å lage et system som skal gjøre det enklere å forvalte bruene deres. Vi skal lage en plan for hvordan de skal inspiseres, vedlikeholdes og repareres, forteller bruekspert Otto Kleppe i Statens vegvesen. Han skal nå få med seg en bruekspert fra etaten som skal bli stasjonert i hovedstaden Lusaka.

- Zambia har bruer både i betong, stål og tre, og den lengste brua er på over fire kilometer. Et problem er at mange bruer blir vasket bort av flommen i regntida. Derfor trenger de også bistand til å følge opp bygge- og vedlikeholds-kontrakter. Planen er at prosjektet skal vare i 2-3 år. Kolleger med god erfaring som er interesserte kan ta kontakt med meg, oppfordrer Kleppe.

TEMPEN PÅ TAMPEN

■ **NAVN:** Sidsel Sandelien ■ **ALDER:** 62 ■ **STILLING:** Regionvegsjef
 ■ **BOSTED:** Oslo/Lillehammer ■ **SIVILSTATUS:** Gift, tre barn, fire barnebarn
 ■ **AKTUELL SOM:** Etterspurt leder

9 Mer ydmykhet!

- Vegvesenet må bli flinkere på å informere om det som ikke er godt nok før andre gjør det. Vi må lytte til omgivelsene, og vise åpenhet. Og så kan vi gjerne være mer ydmyke!

Håkon Aurlien

GJØVIK: Regionvegsjef Sidsel Sandelien i Statens vegvesen Region øst snakker til sine egne. På et allmøte på Gjøvik opplever hun medarbeidere som er sultne på informasjon rundt tunnelsaken, noen som er urolige og noen som har behov for å kommentere. Slik er det på allmøter regionen rundt. Mange temaer står på dagsorden, men tunnelsaken tar mest tid.

- Statens vegvesen har oppgaver som er veldig viktige for svært mange mennesker. Nå er vi i en omdømmekrise, og den må vi møte med å ta ansvar, gjøre den jobben som forventes av oss og gjøre jobben vår i åpenhet. Vi har ingen ting å holde tilbake og må være ydmyke i forhold til hvordan vi oppleves av andre, sier hun.

To kriser

- En krise vil ofte ha to sider. Den egentlige dreier seg om en alvorlig hendelse som oppstår og skal utbedres. Den neste er kommunikasjonskrisen som oppstår når vi ikke får kommunisert godt nok med våre omgivelser. Takler vi ikke den andre kan det skapes inntrykk av at vi ikke fikser det egentlige problemet. Men det gjør vi jo, påpeker hun.

- For ledere i Vegvesenet er det en utfordring at vi arbeider i et skjæringspunkt mellom politikk og fag. Det gjør at det noen ganger er vanskelig å være en tydelig leder og å delta i offentlig debatt.

-I tunnelsaken er det blitt hevdet at Statens vegvesen har vært lukket og holdt informasjon tilbake. Det er leit hvis et slikt inntrykk fester seg, men når etaten jobber med å forberede saker for departementet har vi begrenset mulighet for å gå ut offentlig, i alle fall ikke uten å spørre først, sier hun.

Må vekte

Region øst har ikke de fleste tunnelene i Statens vegvesen, men er den regionen med mest trafikk. Sidsel Sandelien er klar på at tunneler også i hennes region må følges opp med gode vedlikeholdsrutiner. Hun har også erfaringen med Oslofjordtunnelen friskt i minne, og er klar over at en del mennesker nå er blitt engstelig for å kjøre i vegtunneler.

- Det er viktig å ha med seg at sikkerheten i våre tunneler faktisk er høyere enn ute på resten av vegnettet. Skulle man hatt abso-

lutte grenser for sikkerhet, slik man har på enkelte arbeidsplasser, måtte vi ha stengt vegene.

- Visjonen om ingen skadde eller drepte i trafikken er ikke mulig å oppnå i overskuelig fremtid med de ressurser Statens vegvesen har til disposisjon. Men vi skal strekke oss mot visjonen og da må vi bruke penger der de har størst effekt, sier hun.

Snakke med

Regionvegsjefen har vært bekymret for at medarbeiderne føler tunnelsaken som en stor belastning.

- Jeg fikk råd om å skrive en e-post til alle ansatte i regionen, men følte at jeg måtte velge en mer personlig løsning. Jeg måtte snakke med folk og ikke bare til dem. Derfor ble det allmøter om "Hvordan har vi det når det stormer rundt Statens vegvesen", forteller hun.

Det er blitt mange møter og reisen hjem gir mulighet til ettertanke og refleksjon. Kjører hun, er hun opptatt av å kjøre forbil-ledlig.

- Vegvesenet er til for at andre skal komme trygt og godt frem. Det må vi ha i bunn for alt vi driver med og vise med alt vi gjør, sier Sidsel Sandelien.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Vi undervurder hvilke krav trafikkmiljøet stiller til oss, og vi overvurderer våre evner som trafikanter (trøtthet, alkohol, mobilbruk etc.) - og så er det utrolig nok noen som ikke bruker bilbelte!

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

Være enda flinkere til å sette oss inn i kundens situasjon i hverdagen, og når vi lager nye "systemer".

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

Invitert statsråden til å treffe noen av våre flotte fagfolk som jobber med tunnel - og denne gang ville jeg valgt ut alle de dyktige kvinnene!

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Sagt ja til invitasjonen fra Vegdirektøren.



Lyttende: Regionvegsjef Sidsel Sandelien har de siste ukene hatt allmøter på samtlige distriktskontorer. - Ta ansvar og vær ydmyk for de vi er til for, rådet hun. (Foto: Flemming Støldal)

LØSGRUS

HVA SKJER?

24. MAI/MOSVIK/INDERØY

■ Skarnsundbrua blir bompengefri

3. JUNI/KONGSBERG

■ Labrodagen på Norsk Vegmuseum Region sør

9. JUNI/FÅBERG

■ Åpning av "H. Blindheimsvik landhandleri" på Norsk vegmuseum

11.-12. JUNI/LANGESUND

■ Bystrategikonferanse Region sør

14. JUNI/SENJA

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

14-15. JUNI/TAUTRA

■ Naturmiljøseminar, økologiske konflikter langs eksisterende vegnett.

19. JUNI/HARDANGER

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

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?

Opplysninger kan sendes til fotograf Ole A. Flatmark. ole-arvid.flatmark@vegvesen.no telefon 61 28 52 67, eller postadresse: Norsk vegmuseum, Hunderfossen 757, 2625 Fåberg.



Bildet i forrige utgåve er frå ombygginga av vegen i Storefossen Strekninga Dale-Hamlagrø-Voss i Vaksdal kommune. I dag har vegen fylkesvegstatus nr 314. Dammen vart bygd først på 1920 tallet. Vegen vart lagt om før ein starta på bygging av dammen, og bilde er nok frå den tida, melder Steinar Aase på Voss



LØST OG FAST

Sport

Romsdals budstikke viser vanligvis omsorg både for fotballklubben Molde og for Statens vegvesen. Men her glapp det:

- Etter bortekampen mot Sparta Sarpsborg, der Molde måtte spille med oransje treningsvester fordi lagene hadde for like drakter, ville onde tunger ha det til at Molde var det nye bedriftsidrettslaget til Statens vegvesen.

"Onde tunger"??? Hva i all verden mener de med det?

Raseri over stryk

348 sensorer ble angrepet ved britiske trafikkstasjoner i fjor, 29 fysisk og resten med ukvemsord. I et tilfelle tente en misfornøyd kandidat opp et bål som sperret en sensor inne. Fra tid til annen hagler ukvemsord over også norske førersensorer, men det føres intet register over omfanget.

"Mellombels førarprov"

Hvis du har bestått førerprøven og ønsker førerkort på nynorsk, får du med deg et dokument fra trafikkstasjonen som bærer tittelen "Mellombels førarprov". Det ekte førerkortet kommer i posten etter et par uker. Vår private gallup viser at selv ivrige nynorskbrukere steiler over dette dokumentnavnet, som oppfattes som overkonservativt ekstremnynorsk fjernt fra vanlig språkbruk. Kanskje Vegdirektoratet kan nedsette en komité for å finne et bedre navn?



- De lærde strides, men den vanligste tolkningen er at det var betegnelsen på stedet der de dro båtene over land mellom Tanaelva og Varangerfjorden i gamle dager, opplyser Svein Ottar Hellander i Tana kommune. I alle fall betyr "skiippa" skip og "gurra" betyr dal eller forsenk-

ning i terrenget. - Det kan ha sammenheng med at stedet ligger i eidet mellom Varangerfjorden og Tanaelva og er det laveste passeringspunktet, forklarer Hellander. 14 km skiller vannveiene, men alternativet var å runde hele Varangerhalvøya. (Foto: Giselle Jensen)

Her om dagen

Acrow heter reservebrua, som det siste halvåret har opprettholdt deler av fylkesvegen Bergelandsgata i Stavanger. (Foto: Geir Brekke)



UNORMALER

66



Farlig: Er dette riktig måte å fjerne skilt som ikke er i bruk? (Foto: K.Opeid)

Litt ros, mye ris

Her har "noen" laget en skikkelig felle for sykklistene. Kommer man susende på sykkel i mørket, kan det ikke være lett å få øye på den digre, betongfoten som ligger midt i sykkelfeltet langs Kong Øysteins veg i Trondheim.

- For ikke å virke urimelige, gir vi først litt ros for tanken på å usynliggjøre fareskiltene om vegarbeid og innsnevring når faren ikke er tilstede, uttaler Vegen og vi's unormale jury, som legger til følgende

filosofiske betraktning: - Men man kan ikke fjerne varsling av en innsnevring med å lage en ny innsnevring som ikke er varslet. Juryflertallet mener det generelt er en forbrytelse å plassere midlertidige skilt i sykkelfeltet. De bør plasseres på fortauet. Men juryen står enstemmig bak fordømmelsen av å legge ned en skiltstøyle på denne måten ute i sykkelfeltet: Den som lager så farlige trafikkfeller, fortjener ris på blanke messing.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Kreative sjefer

Det manglet ikke på lansering av gode ideer da Vegvesenets ledere var samlet til årets vegsjefmøte, leser vi i Vegen og vi nr. 3 1987. Vegsjef Sigurd Aas mente at Vegvesenet burde sette opp skilt ved veganlegg om når arbeidet ventes ferdig. Driftsdirektør Kjell Levik

lanserte ideen om å lage ei billedbok for å vise politikerne hvordan de ulike vegstandardene ser ut. Vegdirektør Eskild Jensen ville starte talentspeiding for å hindre naturlig utskifting av etatsledelsen etter Doris Day-metoden: "Det som skjer, det skjer".