



Statens vegvesen

Vegen og vi

Nr. 11/09 • 15. oktober • 8. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG
Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

VEDLIKEHOLD

Det er 12 år siden sist det ble lagt så mye asfalt i Norge som i år.

SIDE 8

TRAFIKANT OG KJØRETØY

Sensor-stunt i Drammen fikk unna nær 100 førerprøver på en lørdag.

SIDE 20

TRAFIKKSIKKERHET

Det har vært for mange ulykker i Tønsberg. Nå senkes farten til 30 km/t.

SIDE 9

Lyse hoder i Østfold

LEDER SIDE 2



De bygde E6

Hvor mange tror du trengs for å bygge en veg? På midtsidene kan du selv se hvor mange som deltok på byggingen av E6 Skaberud-Kolomoen.

SIDE 11-13

Oi sand!

Sand lå igjen i vegen etter arbeidslaget. Det kostet en MC-fører nesten livet.

SIDE 18-19

Sparer på strømmen

De demper lyset. Og vips, så er både penger og miljø spart.

SIDE 14



KNUT ARILD HAREIDE FORESLÅR NY ORGANISERING AV STATENS VEGVESEN:

- Bør ha samme muligheter som private



Ny leder: Knut Arild Hareide fra Kristelig Folkeparti er den nye lederen for Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité. (Foto: Mark S. Berger)

VIL HA STATSFORETAK: Knut Arild Hareide (KrF) er ny leder for Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité. Hareide ønsker en diskusjon om organiseringen av Statens vegvesen, og snakker varmt for statsforetak-modellen.

SIDE 22-23

Her er de viktigste prosjektene i 2010

STATSBUDSJETTET: Regjeringen kaller det et historisk vegløft. Ifølge vegdirektøren vil forslaget til vegbudsjett sikre høy aktivitet innen vegsektoren. Se oversikten over de største og viktigste vegprosjektene slik de blir prioritert i neste års statsbudsjett.

SIDE 2 OG 4-7

DAGSORDEN

Lysende eksempler

LEDER

Mark S. Berger

■ ”Mer enn denne lykt lyser i mørket, lyser en virkelig god gjerning i en mørk verden.” William Shakespeares ord er allmenngyldige. Men i disse dager føles det som om ordene er litt ekstra gyldige for noen lyse hoder i Østfold.

■ Kampen for miljøet er knallhard, og kjempes av mange gode krefter med uslitelig kondis. Takk til dem. Jakten på de rene energikildene er intens, og vi har trolig bare sett begynnelsen på det racet. Finner man ikke de rene løsningene her og nå, prøver man å ta til takke med det minste ondet. På mange områder er det fortsatt langt frem, og underveis i kappløpet mot de nye, rene energikildene, kan det være nyttig å minne hverandre på følgende: Den mest miljøvennlige energien, er tross alt den energien som aldri blir produsert.

■ På side 14 i denne utgaven av Vegen og vi, kan du lese at det er det som nå skjer langs E6 i Østfold. Der har kloke og fremsynte hoder funnet ut at man kan dempe belsningen langs veien, uten at det går på bekostning av sikkerheten. Selv om veglysene omprogrammeres fra å trekke 400 watt til 250 watt, vil den reduserte lysstyrken knapt være merkbar for det menneskelige øye.

■ I tillegg til å spare penger, oppnår man en betydelig energibesparelse og et positivt miljøtiltak. Her går etaten foran som, bokstavelig talt, et lysende eksempel.

■ Et annet sted i Østfold er det andre kloke hoder i en privat bedrift som har utviklet et system for lysstyring av vegbelysningen. Kort fortalt slås lysene på ved behov, altså når det er biler på veien. Ingen biler, ingen lys. Rv. 112 får nå montert utstyret, og montering i Frankrike og England er aktuelt.

■ Når vi vet at det i Norge brukes mellom 700 og 800 millioner kroner på vegbelysning per år, skjønner man at det store både økonomiske og miljømessige gevinster å hente. Utvid perspektivet til veier utenfor Norge, og potensialet åpenbarer seg.

■ Vi har i denne utgaven også et intervju med den nye lederen for Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget, Knut Arild Hareide (KrF). Den gamle miljøvernministeren Hareide bedyrer at han tar med seg miljøperspektivet inn i den nye jobben. Kanskje kan det som gjøres i Østfold være til inspirasjon for både lederen og resten av medlemmene i komiteen.



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, Vegdirektør

Alt i alt legger regjeringen fram et godt budsjettforslag som gir grunnlag for høy aktivitet.

Et statsbudsjett som gir høy aktivitet

Regjeringen har lagt fram et budsjett som gir høy aktivitet innen vegsektoren. Totalt foreslås det å bevilge over 14 milliarder kroner til vegformål i 2010. Når det korrigeres for at dette er et budsjett ”bare” for riksveger etter 1.januar 2010 er det et rekordstort budsjett som gir en solid opptrapping mot NTP-rammene.

Investeringsrammene øker. Selv om store, igangsatte prosjekter tilføres mye penger, gir rammene mulighet for oppstart av flere nye prosjekter og betydelige midler til programområdene. Totalt settes det av rundt 6,4 milliarder til investeringer. I tillegg kommer om lag 5,4 milliarder i bom-penger.

Trafikksikkerhet er et område som preger den økte satsingen til regjeringen. Ved utgangen av august har 140 personer mistet livet på norske vegger i 4.478 trafikkulykker med personskade, sammenlignet med 189 drepte i 5.154 personskadeulykker på tilsvarende tidspunkt i fjor. Kampen mot trafikkdøden fortsetter med uformin-sket styrke. Regjeringen legger opp til å bruke 713 millioner kroner på sær-skilte tiltak langs det eksisterende vegnettet, som er en videreføring av fjorårets høye nivå.

Mye av innsatsen skal rettes inn mot bygging av midtrekkverk, som er det mest effektive tiltaket mot møteulykker. Selv om trafikksikkerhetsarbeid er mer enn bare midtrekkverk, vil denne satsingen gi resultater. Vi vil fullføre, starte opp eller videreføre arbeid på i alt 35 km midtrekkverk på to- og trefelts riksveg i 2010, mens ytterligere 30 km vil få sterkere mid-

oppmerking i form av oppmerket sperreområde, midtmarkering eller rumleriller.

I tråd med våre anbefalinger er også tiltak mot utforkjøringsulykker, utbedring av kryss og kurver og ulike tiltak for å gjøre trafikken sikrere i sentrumsområder prioritert i budsjettforslaget.

Rassikring er et annet område som er preget av en kraftig satsing. 2010-potten på 850 millioner kroner er nær en dobling fra fjorårets budsjett. 350 millioner er øremerket til innsats på riksvegnettet og 500 millioner til fylkesvegnettet. Neste år blir det anleggesstart på både rv. 70 Oppdølsstranda på Nordmøre og rv. 80 Løding-Vikan i Nordland, som er to av landets mest utsatte rasstrekninger.

Også innen trafikktilsyn, drift og vedlikehold er det full trokk med 6,2 milliarder kroner. Men her er det også utfordringer. For nye drifts- og vedlikeholdskontrakter er det skjedd en betydelig prisøkning, som kan sette begrensninger for utviklingen av vedlikeholdsstandarden. I tillegg vil utviklingen av asfaltprisen kunne påvirke vår mulighet til å kunne videreføre det høye nivået fra 2009. For at vi skal makte både å øke kontrollinnsatsen og redusere ventetider ved trafikkstasjonene, er det behov effektivisering i hele Statens vegvesen.

Alt i alt legger regjeringen fram et godt budsjettforslag som gir grunnlag for høy aktivitet. Nå blir det opp til oss – å sørge for at budsjettet ”settes i arbeid” - slik at vi kan innfri alle de forventningene budsjettet skaper.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

LAYOUT



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
Mark S. Berger

Mobil: 916 00 444
Telefon: 22 07 36 92
E-post:
mark.berger@vegvesen.no



Vaktsjef
Gry Watn

Mobil: 958 53 514
Telefon: 22 07 36 88
E-post:
gry.watn@vegvesen.no



Journalist
Henriette E. Busterud

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



Journalist
Kjell Wold

Mobil: 900 94 886
Telefon: 32 21 44 81
E-post:
kjell.wold@vegvesen.no



Journalist
Håkon Aurlien

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



Grafisk designer
Kyrre Wedvik

Mobil: 997 59 197
Telefon: 22 07 37 04
E-post:
kyrre.wedvik@vegvesen.no



Grafisk designer
Jorunn Ebbestad Brun

Mobil: 412 33 404
Telefon: 32 21 43 41
E-post:
jorunn.brun@vegvesen.no

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64
wenche.jensen@vegvesen.no
eller vegenogvi@vegvesen.no.

Grafisk produksjon:
Landsdekkende Grafisk senter,
Statens vegvesen
Opplag: 15 300
Trykk: Mediatrykk as

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 14 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 13. okt. kl. 13.00. Neste utgave kommer 5. november 2009.

KRONIKK

VEIENES HISTORIE ■ Sverre Knutsen beskriver utviklingen av veiene og veietaten fra rundt 1850 til 1914.

Veier til modernisering

■ Moderne veibygging begynte i Norge rundt 1850, og er tett forbundet med den moderniseringen av økonomi og samfunn som fant sted i løpet av det 19. århundre. Det moderne Norge som vokste frem, skilte seg vesentlig fra det tradisjonelle samfunnet. Det tradisjonelle samfunnet var på sett og vis "et annet land". Fra midten av 1800-tallet skjedde det organisatoriske, teknologiske og institusjonelle omveltninger, som fikk langvarige følger for veibyggingen i Norge. Samtidig virket veibyggingen tilbake på det øvrige samfunn og bidro til økt mobilitet og økt vekst. Moderniseringen av samfunnet og veisystemet kan således betraktes som en prosess preget av gjensidig påvirkning.

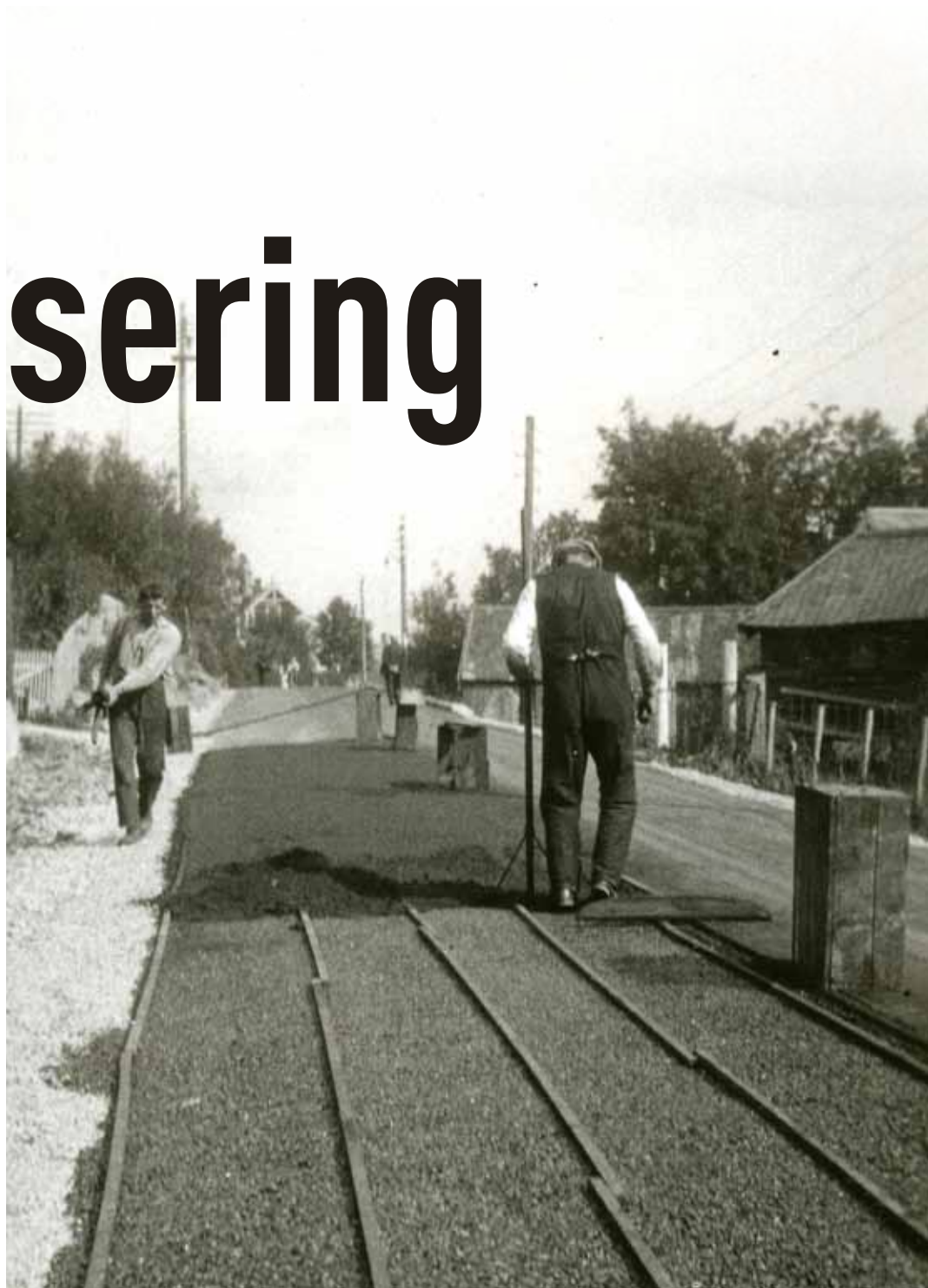
■ Perioden 1850 til første verdenskrig har blitt karakterisert som chausséperioden i norsk veibygging. Veiene i Norge frem til denne perioden begynte hadde vanligvis bestått av relativt brede kjerreveier, men karakterisert av bratte bakker. Stigningsforholdene gjorde at store deler av veinettet var ufremkommelig med hest- og hjulredskap. I chausséperioden ble hovedveinet mer enn fordoblet, og det samme gjaldt bygdeveinet. Stigningsforholdet ble betydelig redusert. Veiene ble i økende grad bygd som flatveier, på et veilegme bygd opp av grov kult i bunnen, et par lag med grov og deretter finslått pukk og til slutt et gruslag på toppen. Disse macadamiserte veiene fikk langt høyere standard enn de gamle veiene og forbedringene ga betydelig bedre fremkommelighet og transportøkonomi. Disse endringene representerte en veiteknisk revolusjon, som ble ledet av en veietat i endring. Snart kommer boken som beskriver og analyserer disse prosessene. Tittelen er Veier til modernisering – Veibygging, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet.

■ Bygging av veinett og veietat i tre faser. Den første fasen kan avgrensnes til perioden 1846-64 og inneholder to hovedhendelser. Den ene er utviklingen av en sentral veiadministrasjon bygd på fagkyndighet og etablering av veidirektørembetet. Den andre er etableringen av et nytt rammeverk for veisektoren med vedtaket av den nye veiloven av 1851. I 1846 ble et nytt Indredepartement opprettet, under ledelse av statsråd Frederik Stang. Kommunikasjonene ble underlagt Stangs departement. Veisakene, som fullt og helt hadde vært i juristenes hender, kom i økende grad under fagkyndighetens innflytelse. I 1846

utnevnte Indredepartementet ingeniørkaptein Henrik Finne til departementets "veiassistent". I 1852 ble han etterfulgt av Christian Wilhelm Bergh, som også var ingeniøroffiser. I løpet av tolv år bygget Bergh opp en teknisk-administrativ ledelse for Statens veivesen, og ble i 1864 utnevnt som den første veidirektør. Bergh sto i spissen for den veitekniske revolusjonen, inkludert utformingen av helt nye prinsipper og metoder for veiplanleggingen. Han innførte akkordprinsippet på veinleggene og bygde opp en ny anleggsorganisasjon.

■ Den andre fasen dekker tidsrommet 1865-1893. Dette er en periode som rommer embetsmannsstatens vekst og fall. Embetsregimet nådde sitt høydepunkt rundt 1870. Vedtaket om årlige storting fra 1869, innleder en periode med vedvarende angrep på embetsmannsstyret og krav om maktfordeling. Bak kravene sto alliansen mellom en ny middelklasse og bøndene, og alliansen samlet seg i partiet Venstre. Den konstitusjonelle striden i perioden 1872 til 1884, da grunnlaget for innføring av parlamentarisme ble lagt avspeilet fremstøt for å styrke Stortingets, så vel som lokale folkevalgte organers innflytelse på politikken. Denne striden kom også til uttrykk på veipolitikens område.

■ I 1873 døde Bergh og Hans Hagerup Krag ble utnevnt til veidirektør. Han hadde vært ansatt i Veidirektoratet siden 1852, som kontorsjef siden 1866. Krag satt i stillingen i 30 år. Han videreførte Berghs prinsipper og innenfor disse rammene utfoldet han en voldsom energi med omfattende inspeksjonsreiser til anleggene. Han sto i spissen for utbyggingene av veier mellom øst og vest i Sør-Norge og var også opptatt av å få i gang bygging av hovedveier i Nord-Norge. Krag bygde et omfattende nettverk med sentrale og lokale politikere, amtmenn, amtsingeniører og anleggsbestyrere. Han var også en foregangsman i å bygge ut nye næringer som moderne turisme, og sto i spissen for å forberede samfunn og veinett for ny transportteknologi som automobilen. I perioden med embetsmannsstaten ble det frem mot 1890 mobilisert økende tekniske, økonomiske og menneskelige ressurser til å bygge ut et omfattende stamveinett beregnet for hestekjøretøy. I spissen for denne prosessen sto offentlige entreprenører som Bergh og Krag.



Tett forbundet: Gjensidig nytte i moderne veibygging er tett forbundet med moderniseringen av økonomi og samfunn.



HVEM: Sverre Knutsen, professor og leder for institutt for innovasjon og økonomisk organisering ved Handelshøyskolen BI. Aktuell med boken *Veier til modernisering* som utkommer primo desember.

■ Den tredje fasen er perioden 1893 til 1914. Perioden starter i 1893. Da ble den kombinerte veiadministrasjonen innført med et tillegg til veiloven. Staten og amtet (fylket) fikk felles administrasjon under ledelse av en amtsingeniør, mens staten tok størstedelen av regningen. Denne ordningen startet en prosess som svekket maktposisjonen til sentralledelsen for veivesenet. Fra

omtrent samme tidspunkt ble de første bilene introdusert, og i 1910 var antallet kommet opp i nærmere 1100. Veidirektør Krag og hans etterfølgere så for seg at bilen kom til å få en sentral plass i gods- og passasjertrafikken. Blant annet så Krag for seg en utvikling med et stadig voksende antall rutebiler.

■ Bilen møtte kraftig motstand utover landsbygda. Bøndene så på bilen som en potensiell konkurrent til den leiekjøringen de selv drev, blant annet skysskjøring med hest og vogn. Et annet pekuniært motiv

» **Bøndene så på bilen som en potensiell konkurrent til den leiekjøringen de selv drev**

var at bilkjøring ifølge bøndene medførte økte vedlikeholdskostnader, som i siste instans falt på dem i form av økte skatter. En god måte med sikte på å begrense bilkjøring på bygdeveiene, var fra bygdefolkets ståsted å legge beslutningsmyndigheten til lokale myndigheter i forbindelse med slik kjøring, eventuelt få et lovfestet kjøreforbud. Motstanden mot bilen gjenspeilte seg i Stortinget, der landdistriktene var atskillig

sterkere representert enn byene.

■ "Venstrestatens" desentralisering av makt til lokale folkevalgte, på bekostning av embetsmennenes innflytelse, ble også institusjonalisert i den nye veiloven av 1912. Her ble nok et steg tatt, som bidro til å svekke innflytelsen til veidirektørens kontor, gjennom å overflytte makt til amtsingeniøren og amtsveistyret. Dette folkevalgte organet var en nyskaping etablert med veiloven av 1912. Loven ga et nasjonalt lovverk for veitrafikken, men la også sterke begrensninger

på biltrafikken. Vi fikk en todeling av veinettet med hensyn til hvor man kunne kjøre bil. Bygdeveiene var i prinsippet stengt for bilkjøring, og unntak måtte godkjennes av lokale myndigheter. I utgangspunktet la loven opp til at man kunne kjøre bil på hovedveier, men med den innskrenkning at også slike veier kunne stenges for biltrafikk.

STATSBUDSJETTET

Større tiltak i fylkene:

(investeringsmidler og bompenger)
Tallene er oppgitt i kroner.

ØSTFOLD:

E18 Krosby-Knapstad 350 mill.
E18 Melleby-Momarken 10 mill.
E6 Østfold: 140 mill.

AKERSHUS:

E16 Wøyen-Bjorum 63 mill.
E6 Vinterbru-Asurtjern 87 mill.
E6 Hovinmoen-Dal og Skaberud-Kolomoen 120 mill.
E6 Dal-Minnesund og Skaberud-krysset: 1,12 mrd.
Rv. 2 Kongsvinger-Kløfta 19 mill.
E18 Ringnes-Mastemyr: arbeid med midtrekkverk videreføres.

OSLO:

Rv. 150 Ulvensplitten-Sinsen 985 mill.
E18 Bjørvika 235 mill.

HEDMARK:

E6 Gardermoen-Kolomoen 1,25 mrd.

Rv. 3 Hedmark 30 mill.
Rv. 2 Kongsvinger-Kløfta 19 mill.

OPPLAND:

E6 Øyer-Tretten 270 mill.
Rv. 4 Raufoss 39 mill.
E16 Filefjell 132 mill.

BUSKERUD:

Rv. 7 Ramsrud - Kjeldsbergsvingene 150 mill.
Rv. 52 rassikring Hemsedalsfjellet 19 mill.
E18 Drammen 113 mill.

REGION MIDT: 500 millioner mer til riksveginvesteringer

– Regjeringens forslag til statsbudsjett gir et viktig løft for riksvegene i Midt-Norge, sier regionvegsjef Berit Brendskag Lied, som også er fornøyd med at satsingen på trafikk-sikkerhet, dekkelegging og rassikring videreføres.

Forslaget betyr en økning i riksveginvesteringene med over 500 millioner kroner for Midt-Norge. Dette er over 50 prosent mer enn i 2009. Det legges fram et budsjett på 2,1 milliarder kroner til riksveginvesteringer i regionen: Regjeringa legger opp til å bruke 1,3 milliarder kroner,

og i tillegg kommer ekstern finansiering på vel 800 millioner kroner. Det er foreslått 40 millioner kroner til å rassikre riksveg 70 langs Oppdølstranda i Møre og Romsdal.

Videre er det forslag om 13,6 kilometer midtrekkverk, 14 kilometer midtmarkering og 5,8 kilometer gang- og sykkelveg på riksvegene. Automatisk trafikk-kontroll skal moderniseres, kampanjearbeidet videreføres og det blir mer kontroll av bilbeltebruk og tunge kjøretøy.

På E39 Molde-Vestnes settes det inn tre nye gassferjer som vil gi en reduksjon i utslipp av NO_x med cirka 85 prosent.

REGION ØST: Trykk på trafikk-sikkerhet i øst



Midtrekkverk: Middeler i form av midtrekkverk ved Hunderfossen på E6 i Gudbrandsdalen. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

I Region øst blir det penger til 12 kilometer midtrekkverk på E18 i Akershus og på E6 i Hedmark, pluss til en rekke andre trafiksikkerhets-tiltak.

Regjeringen foreslår 4,6 milliarder kroner i investeringer på det nye riksvegbudsjettet i Region øst.

– Det forslås viktige bevilgninger til gang- og sykkelveger og kollektivtrafikk. I tillegg kommer midler til en rekke større og mindre trafiksikkerhetstiltak i hele regionen. Noe jeg er svært glad for. Det er gode bidrag i kampen mot trafikkulykkene, sier regionvegsjef i Statens vegvesen Region øst, Sidsel Sandelien.

Det legges opp til prosjekte-

ring, forberedende arbeid og mulig anleggsstart på: E18 Sydhavna i Oslo, E18 Melleby – Momarken, Rv. 2 Kongsvinger-Slomarka og rv. 3 Åsta bru med tilknytningsveger. Det foreslås midler til midtrekkverk på 12 kilometer.

E18 Mastemyr – Ringnes i Akershus – 8 km og E6 over Bergshøgda i Hedmark – 4 km.

Følgende store prosjekter ferdigstiltes i 2010:

E18 Krosby – Knapstad i Østfold, E18 i Bjørvika – 1. byggetrinn (senketunnelen) og Rv. 3 Søndre Bjørå bru – Atna i Hedmark

I 2010 fortsetter byggingen på rv. 150 Ring 3 Ulven – Sinsen, E6 Dal – Minnesund og E6 Øyer – Tretten. På E16 i Valdres fullføres utbyggingen på strekningen Eidsbru – Varpe bru.



Her er dei v 2010-satsin

E18 Sky-Langangen: Ny 9,5 km fire felts veg mellom Larvik og Porsgrunn som ble byggestartet denne høsten får 520 millioner kroner neste år. (Foto: Kjell Wold)

– Historisk vegløft. Det er regjeringas eigen karakteristikk av forslaget til neste års vegbudsjett med mellom anna 6,5 milliardar kroner til veg-investeringar, ei auke på 34 prosent.

Kjell Wold

I tillegg til løyvingane over statsbudsjettet kjem over 5,3 milliardar kroner i bompengemidlar til investeringstiltak. 436 millionar kroner går til statleg kjøp av riksvegferjetenester.

– Med dette historisk høge forslaget følger regjeringa opp lovnadene om ei sterk vegsatsing, seier

samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

Nyopningar

Utbygging av E16 over Filefjell, E6 vest for Alta og E18-utbygginga i Bjørvika i Oslo er blant dei mange prosjekta det vert satsa på. For å sikre rask og effektiv utbygging, vil ein vesentleg del av investeringsmidlane bli nytta til alt oppstarta prosjekt eller til prosjekt som nylig er vedtekte. Det fører til at ei rekkje prosjekt over 100 millionar kroner kan opnast for trafikk neste år:

- E18 Krosby-Knapstad, Østfold
- E39 Stangeland-Sandve, Rogaland
- E39 Tjensvollkrysset, Stavanger
- E6 Nordre avlastningsveg, Trondheim
- E39 Renndalen-Staurset, Møre og
- Romsdal/Sør-Trøndelag
- E6 Majavatn, Nordland

502 km firefelt

Talet på kilometer firefelts veg

aukar neste år med 12 kilometer fra 490 til 502 kilometer. I tillegg til ei rekke vegopningar er det foreslått statlege løyvingar til prosjektering, førebuaende arbeid og moglege anleggstart for fleire riksvegprosjekt med kostnadsverslag over 100 millionar kroner. Blant dei:

- E18 Melleby-Momarken, Østfold
- Rv. 3 Åsta bru, Hedmark
- E39 Lavik ferjekai i Sogn og Fjordane
- E6 Harran-Nes bru, Nord-Trøndelag

Det er aktuelt med bompengar til prosjektering, kjøp av grunn og eventuell anleggstart for desse større investeringsprosjekta over 100 millionar kroner:

- E18 Sydhavna, Oslo
- Rv. 2 Kongsvinger-Slomarka, Hedmark
- E18 Gulli-Langåker, Vestfold
- E39 Svevatjønn-Rådal, Hordaland

VESTFOLD:

E18 Kopstad-Gulli 40 mill.
E18 langåker-Bommestad 90 mill.
E18 Sky-Langangen 520 mill.
Rv. 306 Kirkebakken-Re 65 mill.

TELEMARK:

E18 Sky-Langangen 520 mill.

AUST-AGDER:

E18 Grimstad-Kristiansand 21 mill.
Rv. 9 Setesdal, Tveit-Krokå-Langeid 10 mill.

VEST-AGDER:

E18 Grimstad-Kristiansand 21 mill.
E39 Vigeland-Osestad 140 mill.

E39 Storenes-Tangvall midtrekkverk og tosidig forbikjøringsfelt.

ROGALAND:

E39 Stangeland-Sandve 71 mill.
Rv. 510 Solasplitten 200 mill.
Rv. 13 Oseberg rasikring 22 mill..

E134 kryss Førrebotn/Furretjønn 10 mill.
Rv. 47 Bøkrisset/Norheim-Bøkrisset 20 mill.

HORDALAND:

E39 Stord 51 mill.
E39 Vågsbotn-Hylkje 40 mill.

E16/rv. 13 Vossapakken 300 mill.
Rv. 13 Bugjelet-Brimnes rassikring 33 mill.

Forts. på neste side ►



**Viktigste
ngane**

- E16 Fønhus-Bagn-Bjørge, Oppland
 - E6 Sentervegen-Tonstad, Trondheim
- I tillegg blir det i 2010 anleggstart på ei rekkje mindre prosjekt på riksvegnettet.

713 millioner til trafikksikring

Til særskilte tiltak for trafikksikring langs eksisterande vegnett foreslås 713 millioner kroner, i tillegg 10 millioner kroner i bompengemidler. Midlane vil mellom anna bli brukt til midtrekkverk. I 2010 blir det satt i gang utbygging av midtrekkverk på:

- E6 over Berghøgda i Hedmark
- E6 mellom Hagen og Gyllan i Sør-Trøndelag
- E6 mellom Branes og Mule i Nord-Trøndelag

Arbeid med å bygge midtrekkverk blir vidareført på:

- Rv. 7 Flå-Nes i Buskerud
 - E16 Sollihøgda-Skaret i Buskerud
- Det er òg lagt opp til å fullføre eller starte opp arbeid på i alt 35 kilome-

ter midtrekkverk på to og tre felts riksveg i 2010. I tillegg får 30 kilometer riksveg sterkare midtoppmerking. Elles skal tiltak mot utforkøyringsulukker, utbetring av kryss og kurver og ulike tiltak gjere vegtrafikken tryggare i sentrumsområde.

Rassikring + 92 prosent

350 av 850 millioner kroner til rassikring går til riksvegnettet og 500 millioner kroner til tiltak på fylkesvegnettet. På riksvegnettet er det i 2010 lagt opp til anleggstart på store prosjekt som:

- Rv. 70 Oppdølstranda, Møre og Romsdal
 - Rv. 80 Løding-Vikan, Nordland
- I tillegg har ein prioritert å vidareføre prosjekt som alt er sett i gang, mellom anna rv. 13 Øvre Granvin-Voss grense i Hordaland og fleire mindre tiltak på utsette strekningar og punkt på vegnettet. 250 millioner kroner skal gå til bygging av gang- og sykkelveggar og 145 millioner kroner skal nyttast til kollektivtransporttiltak.

**REGION NORD:
Et vegbudsjett på rett veg**

2010-budsjettet er mer enn en fordobling av investeringsbudsjettet for 2009. – Et vegbudsjett på rett veg, men det er fortsatt et stykke igjen før nivået i Nasjonal Transportplan blir nådd, sier regionvegsjef Torbjørn Naimak.

Investeringer og rassikring

Totalt 702 millioner kroner går til investering i Nord-Norge, inkludert rassikring. I tillegg skal det brukes 47 millioner kroner i bompenger til Vegpakke Salten. Følgende større prosjekt videreføres i 2010: Rv. 80 Røvika-Strømsnes, E6 Alta vest, E6 Majavatn, Rv. 85 Kåringen-Lødingen, Rv. 94 Sjøholmen bru/Kargenes. Følgende nye prosjekt har oppstart i 2010:

Rv. 80 Løding-Vikan med rassikringsmidler. E10 Solbjørnset-Hamnøy i Vest-Lofoten, forberedelse for oppstart av rassikring. I tillegg kommer flere mindre prosjekt og videreføring av mindre prosjekt, og det settes i gang flere mindre trafikksikkerhets- og miljø- og servicetiltak.

Drift og vedlikehold

Tiltak som ivaretar trafikksikkerheten prioriteres, så som vinterdrift. Øremerkete midler vil gi om lag 170 kilometer ny asfalt i nord. Fra 1. januar 2010 er det fire fergesamband i Region nord (alle i Nordland)

Fylkeskommunene kan få rentefrie lån for å kunne gjennomføre større tiltak.

Lånerammen er: Nordland 159 millioner kroner, Troms 100 millioner kroner og Finnmark 63 millioner kroner.



(Foto: Knut Opsete)

– Et vegbudsjett på rett veg

Torbjørn Naimak, regionvegsjef Region nord



Evaluerer: Samferdselsdepartementet har satt i gang et arbeid for å evaluere konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene. I Oslo sentrum har Statens vegvesen gått tilbake til å ha egne mannskaper til rask innsats på vegene. – Det har spart samfunnet for store summer, sier seksjonsleder Trond Holtvedt i Stor-Oslo distrikt sammen med sjåfør Tom Hansen. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

Evaluerer funksjonskontraktene

Regjeringen peker i budsjettet ut prisutviklingen innen drift og vedlikehold av veg som en hovedutfordring innen vegtransportområdet.

– Samferdselsdepartementet har satt i gang et arbeid for å evaluere konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene etter det nye systemet som kom i 2003. Det er inngått kontrakt med Dovre Group AS som vil forestå evalueringen og avgi endelig rapport våren 2010, heter det.

– Driften av vegnettet,

sammen med en mindre del av vedlikeholdet, ivaretas gjennom funksjonskontrakter. Dagens kontrakter inngås for fem år. I løpet av 2008 og 2009 utløp om lag 40 prosent av funksjonskontraktene innen drift og vedlikehold, og ble utlyst på nytt. Prisen for nye kontrakter har økt langt ut over generell prisstigning, med en reell økning på 41 prosent i 2008 og 44 prosent i 2009. Dette gir store kostnadsutslag også i 2010, heter det.

I budsjettet heter det at Statens vegvesen vil intensivere arbeidet for å vurdere alternative kontraktsformer og kontraktstra-

teger med sikte på å redusere kostnadene innen drifts- og vedlikeholdsområdet.

– Aktuelle endringer kan være å overføre risiko fra entreprenør til Statens vegvesen og å se på i hvilken grad det vil være gunstig med kontrakter med lenger varighet og/eller større geografisk omfang. Dette vil blant annet kunne føre til at det blir mindre risikofyllt for entreprenørene å investere i utstyr som bidrar til mer effektiv drift. Det blir også sett på om det kan legges bedre til rette for samarbeid mellom entreprenørene i kontraktene, skriver regjeringen.

STATSBUDSJETTET

SOGN OG FJORDANE:

E39 Torvund-Teigen 40 mill.
E39 Kvivsvegen 275 mill.
E39 Loteberget rassikring 6 mill.
E16 Smedalsosen-Maristova-Borlaug 80 mill.
Rv. 5 Kjosnesfjorden rassikring 28 mill.
E16 Gudvangen rassikring 40 mill.

MØRE OG ROMSDAL:

E39 Kvivsvegen 275 mill.
E39 Renndalen 124 mill.
Rv. 70 Oppdølstranda rassikring 40 mill.
Rv. 70 Bruneseet-Øygarden 100 mill.
Rv. 70 Freifjordtunnelen oppgradering 113 mill.
Rv. 658 Ålesundtunnelene utbedring 77 mill.

SØR-TRØNDELAG:

E39 Renndalen-Staurset 124 mill.
E6 Nordre avlastningsveg, Trondheim 149 mill.
E6 Nidelv bru-Grillstad 460 mill.
E6 Hagen-Gyllan midtrekkverk

NORD-TRØNDELAG:

E6 Værnes-Kvithamar 215 mill.
E6 Steinkjer 100 mill.
E6 Svemarka midtrekkverk

NORDLAND:

Rv. 80 Røvika-Stromsnes 245 mill.
Rv. 80 Lødinge-Vikan rassikring 50 mill.
E10 Solbjørneset-Hamnøy prosjektering rassikring 10 mill.

”Spesielt vil man merkingen på store vegantennor, rassikring og trafikksikkerhet

Den foreslåtte bevilgningen på drøyt 6 milliarder kroner til trafikktilsyn, drift og vedlikehold innebærer en økning på 382,6 millioner kroner eller 6,6 prosent fra saldert budsjett for 2009.

Håkon Aurlien

Forslaget innebærer blant annet at det i 2010 kan legges om lag 800 kilometer nytt asfaltdekke. Dette er en videreføring av ekstrasatsingen i 2009 som har tatt igjen noe av tidligere års etterslep.

I forslaget poengterer regjeringen at tiltak som har betydning for trafikksikkerhet, spesielt nevnt vinterdrift samt bilbelte og tungbilkontroller, vil bli spesielt prioritert i 2010.

– Forslaget til vegbudsjett vil sikre høy aktivitet innen vegsektoren. Spesielt vil man merke satsingen på store veganlegg, rassikring og trafikksikkerhet, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Mindre riksvegnett

Om lag 4,1 milliarder kroner skal brukes til drift og vedlikehold av riksvegnettet som staten har ansvar for fra kommende nyttår. Dette er 327 millioner kroner eller 8,7 prosent mer enn det sal-

derte budsjettet for 2009 ga til det samme vegnettet.

Fra årsskiftet vil riksvegnettet være på 10.300 kilometer, mens fylkesvegnettet øker med over 60 prosent, fra 27.000 kilometer i dag til knapt 44.000 kilometer. 77 riksvegferjesamband overføres til fylkene, mens 18 blir igjen som del av riksvegnettet. Begrepene stamveg og øvrig riksveg faller forøvrig bort; vegene blir kalt riksveg og fylkesveg.

Mer til fylkeskommunene

Omlag 2 milliarder kroner skal overføres til fylkeskommunene til drift av det riksvegnettet som fra nyttår blir overført til fylkeskommunene. Drift og vedlikehold av dette vegnettet skal fortsatt utføres av Statens vegvesen, som forvalter riksvegene for Staten og fylkesvegene for fylkeskommunene.

– Statens vegvesen tilpasser sin organisasjon for å stille til rådighet en effektiv felles vegadministrasjon på regionalt nivå både for staten og fylkeskommunene ut fra ny ansvarsdeling. Departementet legger til grunn at fylkeskommunene benytter den felles vegadministrasjonen effektivt i sitt arbeid med fylkesvegsaker. Det er viktig at overføring av ansvar skjer uten ulempe for trafikanter og andre som berøres av overføringen, heter det i Statsbudsjettet.

Satsinger

Regjeringen påpeker at den har

prioritert vedlikehold av vegdekene i inneværende fireårsperiode og at satsingen videreføres i 2010. Dette gir et reasfalteringsbudsjett på om lag 520 millioner kroner som vil gi om lag 800 kilometer ny asfalt.

For øvrig vedlikehold innebærer budsjettforslaget en videreføring av bevilgningsnivået i justert saldert budsjett 2009. Det vil bli prioritert midler til tunneler og bruer. Videre prioriteres det midler til vedlikehold av vegutstyr som har sikkerhetsmessig karakter.

Regjeringen påpeker at en stor del av tunnelene på riksvegnettet er mer enn 30 år gamle og at det ventes økende kostnader til reparasjoner og vedlikehold i årene som kommer.

– Statens vegvesen gjennomfører systematisk inspeksjoner av tunneler som skal bidra til at vedlikehold blir gjennomført i tide. Tilsvarende vurderer Statens vegvesen systematisk behov for vedlikeholdstiltak på bruer og ferjekaier. Dette sikrer at skader blir oppdaget, overvåket eller rettet slik, at alvorlige hendelser ikke oppstår, heter det i budsjettet.

Utforkjøringsulykker

Regjeringen varsler at det i 2010 vil bli gjennomført målrettede tiltak for å redusere antall drepte eller hardt skadde i utforkjøringsulykker. Dette omfatter blant annet utbedring av sidevekkverk, oppsetting av nytt side-

vekkverk, profilerte kantlinjer, ettergivende master og utbedring eller skilting av farlige kurver.

– Av hensyn til effektiv ressursbruk vil det bli satset på mer samordning mellom vedlikeholdstiltak og investeringer over programområdet mindre utbedringer. Dette kan være effektivt både for vegholder, som kan samordne ulike tiltak, og for trafikantene, som vil møte færre hindringer som følge av vegarbeid, heter det.

Ens standarder

Stortinget har i arbeidet med forvaltningsreformen forutsatt vurdert nasjonale føringer for minstestandard på fylkesvegnettet og for trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunene. I budsjettet heter det at departementet følger opp dette arbeidet, men at det ikke vil være ferdig til reformen iverksettes ved nyttår.

Nasjonale føringer i form av lov og forskrift som i dag gjelder både for riks-, fylkes- og kommunal veg, blir videreført med nødvendige lovtekniske tilpassinger.

– Departementet vurderer derfor fortløpende behovet for overgangsordninger som sikrer at forskrifter og instruksjoner for å følge opp standard, trafikksikkerhet med mer på dagens øvrige riksvegnett og fylkesvegnett, videreføres fram til permanente løsninger er utredet og iverksatt, heter det.

TROMS:

Kollektivmidler Tromsø del av pott på 333 millioner kroner

FINNMARK:

E6 vest for Alta 150 millioner kroner
E6 Mølnes-Kvenvik 50 mill.
E69 Ytre Sortvik rassikring 5 mill.

ke sat- legg, kkerhet"



Mer til drift- og vedlikehold: Regjeringen foreslår 6,6 prosent mer penger til drift og vedlikehold og gir prioritet til tiltak som har betydning for trafikksikkerhet, spesielt nevnt er vinterdrift samt bilbelte- og tungbilkontroller. Det er viktig for blant annet sikker transport som her på rv. 250 i Oppland. (Foto: Håkon Aurlien)

REGION VEST:

– Stort sett i samsvar med handlingsprogrammet

– E39 og E16 er vinnere i vårt budsjett. Men vi er øg glade for at vi får midler til tunneloppgraderinger og håper det satses videre på dette.

Det var en positiv overraskelse at vi har fått penger til veglys mot Vest-Agder grense, og vi er glade for at anlegget i Skjebadalen langs E39 har fått oppstartsmidler til Ny Helleland bru. Ellers er budsjettet i store trekk som forventet i for-

hold til handlingsprogrammet, sier fungerende regionvegsjef Signe Eikenes (bildet).

Rutevise investeringer

Det er budsjettert med ca 1693 millioner kroner til Rute E39 Kristiansand - Stavanger med tilknytninger (rundt 584 millioner er statlige midler). Rute E39 Stavanger - Bergen Ålesund er satt opp med litt over 606 millioner kroner (555,8 millioner statlige midler). Rute rv. 9 Kristiansand-Haukeligrend og rv. 13/rv. 55



(Foto: Henriette Erken Buserud)

Jøsendal - Voss - Hella - Sogndal: Her er det budsjettert med ca 777 millioner, i tillegg til 103 millioner til rassikring. For Rute E134 Drammen - Haugesund med tilknytninger er det bevilget 131,5 millioner i tillegg til 22 millioner i rassikring. Ellers er det budsjettert med 188 millioner til rv. 7 Hønefoss - Gol og rv. 52 Gol - Borlaug og 10 millioner til rassikring, Rute E16 Sandvika - Bergen ca 235 millioner og 81 millioner i rassikring. Rute rv. 15 Otta - Måløy ca 59 millioner kroner.

Snarveg til vegbudsjettet

Totalt foreslår regjeringa å løyve drygt 14 milliardar kroner til vegformål neste år.

Den foreslåtte løyvinga til vegformål er i hovudsak fordelt slik:

- 6,2 milliardar kroner til trafikk

tilsyn, drift og vedlikehold av riksvegnettet

- 6,5 milliardar kroner til investeringar. Beløpet omfattar ordinære riksveginvesteringar og nokre særlege budsjettpostar
- 436 millionar kroner til statleg kjøp av riksvegferjetenester
- 441 millionar kroner til "Vederlag til OPS-prosjekt"

(utbygging etter modellen "offentleg-privat samarbeid")

- I tillegg til løyvingane over statsbudsjettet kjem over 5,3 milliardar kroner i bompengemidlar til investeringstiltak innan ansvarområdet til Statens vegvesen.

Låner penger til fylkeskommunene

Regjeringen foreslår 28 millioner kroner brukt i 2010 til en nyopprettet ordning kalt "rentekompensasjon for transporttiltak i fylkeskommunene". Ordningen innebærer at fylkeskommunene årlig får stilt til disposisjon 2 milliarder kroner fra staten og at staten dekker renter som tilsvarer serielån i Husbanken med 20-års løpetid og fem års avdragsfritak.

– Ordningen vil sammen med

bevilgningen over rammetilskuddet utløse mer aktivitet i fylkene. Dette vil sette fylkeskommunene bedre i stand til å håndtere større investeringer, sier samferdselsminister Liv Signe Navarsete i en pressemelding.

Ordningen settes i verk fra 1. januar i forbindelse med overføringen av deler av riksvegnettet til fylkeskommunene. Pengene kan brukes til investeringer i vegnettet og i kollektivtransporten,

blant annet til bybaner, og kan også bli brukt til å håndtere økonomiske bindinger, renter til bompengeselskap og andre forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter som inngår i det nye fylkesvegnettet fra 1. januar 2010.

Følgende fylkesvise fordeling av investeringsrammene er lagt til grunn for den nye ordningen med rentekompensasjon til fylkeskommunene:

FYLKE	ÅRLIG INVESTERINGSRAMME (MILL. KR)
Østfold	87
Akershus	139
Oslo	112
Hedmark	104
Oppland	83
Buskerud	92
Vestfold	69
Telemark	83
Aust-Agder	52
Vest-Agder	69
Rogaland	131
Hordaland	176
Sogn og Fjordane	139
Møre og Romsdal	131
Sør-Trøndelag	118
Nord-Trøndelag	92
Nordland	159
Troms	100
Finnmark	63
Sum	2 000

AKTUELT

Tilbud på E39

■ ■ Utbyggingen av om lag 4 km av E39 på strekningen Fardal-Osestad i Lindesnes kommune er nå ute på tilbud. Budene må leveres innen 4. november. Byggingen medfører flytting av store masser, i alt 850.000 kbm. I tillegg skal vel 500.000 kbm fjell sprenges ut. Det skal også bygges sju bruer og kulverter i prosjektet som er beregnet å koste vel 420 millioner kr.



Dyrere rv. 360

■ ■ Utbedringen av flaskehalsen Hjuksevelta (bildet) på rv. 360 mellom Notodden og Gvarv blir om lag ti millioner kroner dyrere enn beregnet. Ombygging av 1,1 km veg, ny bru og gang- og sykkelveg var kalkulert til om lag 46 millioner kroner, men blir altså dyrere hovedsakelig på grunn av problematiske fyllmasser. (Foto: Kjell Wold)



Godt i gang på Ramsrud

■ ■ Hæhre Entreprenør AS er kommet godt i gang med bygging av ny rv. 7 fra Ramsrud (bildet) til Kjeldsbergsvingene i Ringerike kommune i Buskerud. Nå arbeides det med leirfyllinger, fjellskjæringer og ny kulvert. Jobben med å bygge 6,25 km med ny riksveg startet i juli og vil pågå over tre år for åpning sommeren 2012. (Foto: Kjell Wold)

Stoppet livsfarlig transport



Kontrollør: Frode Nilsen, til daglig hjemmehørende i Svolvær, kontrollert tyngre kjøretøyer ved storkontrollen i Mo i Rana. Disse to klarte seg uten anmerkninger. (Foto: Knut Arne Henriksen)

To utenlandske vogntog ble sist uke stanset med 13 og 16 tonns overvekt under en storkontroll på Helgeland. Et av vogntogene hadde dessuten forskjøvet last.

Håkon Aurlien

– Disse ville satt medtrafikanter i dødsfare for eksempel ved en unnamanøver, sier Nils Gøran Pettersen som organiserte storkontrollen.

Han mener de tekniske kontrollene siste uke bekrefter behovet for aktivt kontroll av kjøretøyer ute på veg.

To ganger i året blir kreftene forent om storkontroller et sted i en geografisk stor region. 25 medarbeidere fra Statens Vegvesen Region nord var med, og hadde med seg folk fra Utrykningspolitiet og Tollvesenet.

– Intensjonen med felles samling og den storstilte kontrollen er Vegvesenets satsning på nullvisjon, samt å lære hverandre og hverandres rutiner å kjenne på tvers av distriktene, sier Pettersen.

1350 kontrollert

To grupper ivaretok bilbeltekontroll og teknisk kontroll av lette kjøretøyer. Bilbeltekontrollene omfattet 1100 biler, og 24 personer fikk gebyr for manglende beltebruk, 46 gebyr på andre forhold. 91 biler ble kontrollert teknisk og 39 hadde tekniske mangler hvorav 10 ble avskiltet.

Tre grupper ivaretok teknisk kontroll av tyngre kjøretøyer, kjøre- og hviletid, samt vektkontroll. De to overlastene var de alvorligste sakene blant 160 kontrollerte kjøretøyer. 39 endte med mangellapp mens 16 fikk full stopp inntil mangler var rettet.

Hver femte tungbilsjåfør hadde uregelmessigheter med kjøre- og hviletid. En femtedel av disse igjen hadde så alvorlige feil at de ble anmeldt.

3400 km ny-asfaltert veg

Statens vegvesen har i år lagt asfalt på 3400 kilometer veg. Det er 12 år siden sist det ble lagt så mye asfalt.

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen har asfaltert 2364 kilometer riksveger, og har i tillegg hatt ansvar for å asfaltere 1066 kilometer fylkesveger.

Riksvegene er asfaltert for nesten 1,5 milliarder. Det er 600 millioner mer enn i fjor, og en må helt tilbake til 1996 for å finne liknende tall.

– Vi hadde i utgangspunktet 1,4 milliarder til riksvegene inkludert tiltakspakka, men på grunn av pristigning på olje er det økt med 90 millioner. I tillegg har Statens vegvesen hatt ansvar for å gjennomføre dekkevedlikehold på fylkesvegene for om lag 360 millioner kroner. Til sammen har vi hatt over 130 asfaltkontrakter rundt om i landet. Det er godt å se at asfalten kommer ut på vegen etter planen, at det blir gjort en god jobb i alle ledd. Det har virkelig vært stå på-vilje rundt om i landet, både hos oss og hos entreprenørene, sa Terje Moe Gustavsen da han nylig stakk innom et asfaltlag på Byneset sør for Trondheim.

Asfaltering er så mangt

Vegdirektøren understreker likevel at det er viktig at en ikke bare har fokus på vedlikehold som synes - som asfalt.

– Det er et stort behov for vedlikehold på bruer og tunneler, og ikke minst det som er under og ved siden av asfalten, som kummer og grøfter, sier vegdirektøren.

Dekkevedlikehold er mer enn bare asfaltering. Et sted kan Statens vegvesen ha lagt nytt bærelag med ny asfalt oppå, et annet sted kan det være reasfaltering, lapping av de verste partiene eller oppretting av vegskulder i tillegg.

Tar igjen litt etterslep

Til tross for at det er lagt mer asfalt i år enn i fjor, så er det ikke mye mer enn det bør være.

– For å holde tritt med etterslepet må vi i år legge asfalt for i overkant av 1,3 milliarder, det vil si at vi i år skal ha tatt igjen noe av etterslepet.



3400 kilometer ny asfalt: Vegdirektøren kan fornøyd konstatere at årets store asfaltinnsats gikk etter planen. Her er han på Byneset sør for Trondheim sammen med (f.v.) formann Thor Berg i Kolo Veidekke, Linda Pettersen og Even Sund fra Statens vegvesen. (Foto: Knut Opeide)

Nå skal vi måle både spor og jevnhet for å sjekke hvordan det har gått med tilstanden på vegene etter årets asfaltering, sier Even Sund som koordinerer Statens vegvesens asfaltarbeid på overordnet nivå.

Travelt i Trøndelag

Byggeleder Linda Pettersen har base i Trondheim, men har fartet mellom asfaltarbeid i hele Sør-Trøndelag. Hun har ansvar for å få lagt om lag 140 kilometer asfalt, og nå nærmer det seg slutten.

– Jeg krysser fingrene for at vi har værgudene på vår side. Det har vært mye regn siste måneden, og nå har vi hatt noen morgener med frost også. Det mest krevende er å gjennomføre asfaltarbeid i Trondheimsområdet,

på grunn av trafikkavvikling og nattarbeid, sier Pettersen og legger til at

de flere steder har lagt tjukkere asfalt og nye bærelag.

FORELØPIGE ASFALTTALL

Region	Km rv.	millioner	Km fv.	millioner
Region øst	637	329	494	157
Region sør	483	303	161	49
Region vest	417	254	272	85
Region midt	400	261	60	33
Region nord	428	280	79	39
TOTALT	2364	1490	1066	363

Merknader: Gang- og sykkelveger er ikke med i lengdeoversikten. Fylkesveger er smalere og har mindre trafikkbelastning enn riksveger, noe som gjør det relativt billigere å vedlikeholde. Budsjettallene for fylkesvegene er fra i vår.

30-SONE I TØNSBERG SENTRUM: Tryggere i trafikken



Tryggere by: Prosjektleder Per Arne Nilsen f.v. i Statens vegvesen, Jarle Krokeide i Bydrift Tønsberg og byggeleder Stein Lindstad i Statens vegvesen er spent på om ulykkesstatistikken i Tønsberg går ned med innføring av 30-soner i hele sentrum. (Foto: Kjell Wold)

Ved siste månedsskifte ble det innført 30 km/t-soner i hele Tønsberg sentrum. Dermed er byen blitt tryggere for alle trafikantgrupper.

Kjell Wold

– Vi måtte bare gjøre noe med de stygge ulykkestallene i bykjernen, forklarer prosjektleder ved planseksjonen Per Arne Nilsen i Statens vegvesen. 306 skadde og drepte i trafikkuulykker i Tønsberg sentrum på ti år er minst 300 for mange, er både Statens vegvesen og Tønsberg kommune enige om. Klare retningslinjer fra sentralt hold ligger også bak innføringen av 30-soner i sentrum.

Mange TS-tiltak

Tiltakene i vestfoldbyen er også del av etatens nasjonale fartskampanje. 30 km/t-soner ble 30. september innført på en rekke fylkes- og kommunale vegger samt de to hovedårene for gjennomfartstrafikk i byen, rv. 308 Nedre Langgate og rv. 19 Stoltenbergsgate. På vegene inn mot sentrum er fartsgrensen satt til 40 km/t.

– I tillegg til 30-soner gjennomføres også mange andre fysiske TS-tiltak som opphøyde gangfelt med universell utforming, bedre skilting og belysning og sikring av en rekke kryssområder, sier Jarle Krokeide ved Bydrift i Tønsberg kommune.

Han er veldig tilfreds med samarbeidet med Statens vegvesen og glad for de 10 millioner kronene etaten spytter inn i prosjektet.

Viktig informasjon

Planleggingen startet i vår med store informasjonskampanjer over hele byen og i lokale medier. Samtlige husstander i byen og to nabokommuner fikk en fyldig infobrosjyre med kart og god oversikt over tiltakene. Nærmiljø og boforhold langs vegnettet i sentrum er vektlagt under planleggingen av trafikksikringstiltakene, som nå etter tur skal gjennomføres i alle de større vestfoldbyene. Horten var først ute i fjor. Etter Tønsberg står Sandefjord og Larvik også for tur.

Profilering

– Når staten fra neste år har valgt å gi fra seg de fleste riksvegene, håper vi at Vestfold fylkeskommune følger opp med nødvendige bevilgninger slik at de andre byene i fylket også får midler til nødvendige TS- og

miljøtiltak, sier Per Arne Nilsen. – Selv om tiltakene er markedsført godt til alle brukergruppene i byen, har kanskje ikke profileringen internt i etaten vært like god på landsbasis. Men i Vestfold distrikt har vi full støtte for TS-tiltakene, sier Nilsen.

Spørreundersøkelser i lokalpressen viser også at det er økende oppslutning om tiltakene ute i lokalbefolkningen når hensikten og virkningene blir bedre kjent.

Bergen og Horten

Gjennomgående 30-soner i sentrumsgater i Bergen og Horten har også vært en suksess. Bergen startet alt i 2000 og fulgte opp med ytterligere tiltak i 2002.

– Høye ulykkestall i sentrum

var også en av hovedårsakene til at vi innførte 30-soner innenfor den indre sentrumsringen, forteller senioringeniør Tor Høyland i Statens vegvesen. Han leder TS-gruppen i Bergensprogrammet. Bykjernen er blitt tryggere for alle trafikantgrupper uten at fremkommeligheten er blitt dårligere, sier Høyland. Prosjektet skal nå evalueres.

– Siden 2007 har Horten også hatt 30-soner i sentrum sammen med en rekke andre TS-tiltak spesielt rettet mot myke trafikanter, som sikrere kryssinger, opphøyde gangfelt og bedre belysning, sier avdelingsingeniør Trond Håvar Malvåg ved kommunalteknisk planavdeling i Horten kommune. TS-tiltakene blir videreutviklet også i årene framover.

Nye fjær i Hønengata

900 meter av rv. 35 gjennom Hønefoss sentrum rehabiliteres og får nye fjær i løpet av et år.

Kjell Wold

Nedslitte og pjuskete Hønengata vil gjenoppstå som en miljøvennlig, mer trafikksikker og vakker byggate neste sommer. Denne høsten graves gaten opp fra Hønefoss

bru til jernbaneundergangen for legging av nye ledninger i flere etasjer.

Prosjektet til drøye 55 millioner kroner er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Ringesrike kommune og flere kabeletater. Entreprenøren Senneseth Anlegg AS fornyer først kommunens vann- og avløpsledninger i bunnen av grøfta. Deretter legges nye ledninger til kabeletatene og Hønefoss fjærnavne før gropa fylles igjen og

får nytt ansikt. Nye sykkelfelt, nye fortau, nytt vegdekke og ny belysning skal gjøre at sentrumsgata og byens gjennomfartsåre mot Gardermoen neste sommer kan fremstå i helt ny fjærdrakt.

– Et slikt anlegg byr selvsagt på store utfordringer både for vår etat, utbyggerne, brukerne og ikke minst byens innbyggere, sier byggeleder Arne Kruhaug. Men godt og tett samarbeid mellom alle involverte parter og jevnlig koor-

dineringsmøter med utrykningsetatene og andre berørte parter sørger for at vegomleggingene skjer mest mulig smertefritt. God skilting og god informasjon er også nøkkelen til at trafikkavviklingen skjer på en tryggest mulig måte, mens vegen nå er helt stengt fram til jul. Ved nyttårsskiftet kan vegen igjen tas i bruk for gjennomgangstrafikk, mens ferdigstilling og siste finpuss gjøres neste vår og forsommer.



Pjuskete: Hønengata ser pjuskete ut i dag, men neste sommer lover byggeleder Arne Kruhaug en byggate i ny fjærdrakt. (Foto: Kjell Wold)

TEKNOLOGIDAGENE



Ei framtid uten buss-sjåfører?

Er førarause kjøretøy ein trussel for sjåførane i kollektivtrafikken?

CityMobil er eit EU-prosjekt som ser på nye teknologiske løysingar for transport. SINTEF er den norske partneren i prosjektet, og saman med mellom anna Statens vegvesen har dei fått CityMobil til å legge ein av i alt fem mindre demonstrasjonar av førarause kjøretøy til Noreg.

Publikum fekk prøve

Tysdag 25. august vart demonstrasjonen opna framfor eit overraskande stort pressekorps i Trondheim, og alle som ville fekk prøve kjøretøya i løpet av den veka demonstrasjonen verte. Onsdagen opna konferansen om førarause kjøretøy og morgondagens byar, og mange av dei framførte stilte spørsmål ved rolla til førarause kjøretøy i morgondagens betra byar.

Førarlaus løysing?

Blant foredragshaldarane var leiarer i CityMobil, Jan Van Djike. Han kunne fortelle at dei førarause kjøretøya som vart demonstrert i Trondheim framleis er i ei tidleg fase, og meint mest for å vise at teknologien finnast. Når det gjeld bimodale kjøretøy, eller kjøretøy som kjørast delvis automatisk, kunne Van Djike derimot vise til suksess i drift.

Utgiftssparing

Peter Danielsson i Volvo kunne fortelle at halvparten av utgiftene til busselskap går med til å lønne bussjåførar. Då seier det seg sjølv at ei framtid med førarause kjøretøy vil hjelpe stort på å auke kollektivtrafikken til det nivået som trengs for å nærast kunne avskaffe privatbilismen i, og rundt, storbyar.

Ein trussel mot bussjåførar?

Sjølv om ein kan sjå for seg ei framtid der ein ikkje lenger har behov for buss-, trikke-, tog-, eller taxi-sjåførar er det ikkje utan vidare grunn til panikk. Tryggleik er framleis eit stort menneskeleg behov. Vegvesenet si satsing gjennom FoU-programmet ITS mot 2020 er nettopp ei satsing for tryggleik i teknologisk utvikling.

Rektor Ruth tok ledere i skole

– Ta i bruk lærdommen fra tunnelskolen. Øk fokuset på tunneldrift. Og se på levetidskostnader når nye vegger med tunneler vurderes og planlegges.

Kjell Wold

Det var noe av hovedbudskapet fra rektor Ruth G. Haug i Statens vegvesens tunnelskole, da hun inviterte 30 ledere i etaten til "foreldremøte" under Teknologidagene i Trondheim nylig.

Må forankres

– Det er særdeles viktig at den nye kunnskapen to kull av 30 elever ved tunnelskolen det siste året har tilegnet seg nå forankres klart og tydelig i etatens ledelse sentralt og i regionene. På den måten kan vi få til en varig verdi av investert tids- og ressursbruk på å oppdatere våre kunnskaper om planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veg-tunneler, sa Haug og pekte på flere viktige mål ved tunnelskolen.

Tverrfaglig

Den er mer enn en fagskole. Tunnel-faget er et bakteppe for tverrfaglig og helhetlig tenkning og bred erfaringsoverføring.

– Temaene det undervises i ved tunnelskolen er overførbare til nesten alt etaten driver med. Hovedmålet er å øke forståelsen av og kunnskapen om at økt tverrfaglig forståelse bidrar til bedre kvalitet og mer effektiv ressursbruk innen alle våre fagfelt. Et av skolens hovedfokus er å se sammenhengen mellom levetid og driftskostnader i hele kjeden fra kommunedelplan, reguleringsplan, prosjektering og bygging til drift og vedlikehold etter at prosjektet er tatt i bruk, sier Ruth Haug.

Oppfølging

– Tunnelskolen må følges opp med nettverksbygging for overføring av denne kunnskapen og trygghet på



Tunnelskolen: – Bruk oss og overfør kunnskapen til resten av etaten, oppfordrer rektor Ruth G. Haug til alle ledernivåer i Statens vegvesen. (Foto: Hilde Marie Braaten)

at vi bygger driftssikrere vegtunneler i fremtiden, sa trafikkdirig Kjell Bjørvig ved starten av foreldremøtet.

Han har store forventninger til tunnelskolens mål om å forene alle tverrfaglige ideer og kunnskaper fra tunnel-faget ut til hele organisasjonen. God informasjon er nøkkelen til at denne kunnskapen bringes videre til hele etaten, sa han.

Ledersamlingen for tunnelskolen hadde en rekke relevante og interessante temaer på timeplanen

som drift og vedlikehold sett fra etatens, konsulentenes og entreprenørenes side, planprosessen og etatens tunnelstrategi gjennom prosjektet moderne vegtunneler, RAMS-modellen som del av Jernbaneverkets helhetstenkning, praksis og regelverk for tunnelbygging, prosjektering og erfaringsoverføring og hvordan aktivere lærdommen fra tunnelskolen ut i etaten for øvrig.

Framtidig akademi

Rektor Ruth Haug ser muligheten

for å gjøre Tunnelskolen sammen med etatens Planleggerskole og Byggherreskole til et grunnlag for et framtidig akademi i Statens vegvesen for et systematisk og forutsigbart kompetansetiltak både for nye og etablerte vegvesentilsatte. Tunnelskolen er ett av mange tiltak etaten har satt i verk som følge av Agendarapporten etter raset i Hanekleivtunnelen.

Tunnelskolen er utviklet i nært samarbeid med blant annet Jernbaneverket og store deler av bransjen.

225.000 bilførere har prikker

225.723 bilførere i Norge har nå en eller flere prikker i førerkortet som følge av forseelser i trafikken.

Håkon Aurtien

47 har mer enn de åtte prikkene som skal føre til inndragning, men bare 14 av disse er faktisk blitt fratatt førerkortet. Dette viser en fersk "prikke-statistikk" fra Vegvesenets førerkortssystem.

Siste kvartal har 20.874 bilister fått 30.793 nye prikker for ulike forseelser i trafikken som normalt

også har gitt et forenklet forelegg. Men nedgangen er dobbelt så stor: Systemet virker slik at prikkene blir slettet automatisk etter tre år og i tredje kvartal ble nesten 55.000 prikker slettet. Siden prikkssystemet kom i 2004 har over en halv million bilister fått ¾ million prikker i førerkortet. Nesten 5000 har fått et brev i posten med beskjed om at de nå har seks prikker og at ytterligere to prikker fører til inndragning.

Akershus og Oslo har de fleste prikknehaverne, henholdsvis 27.797 og 24.396 førerkortnehavere, fulgt av Rogaland og Hordaland.



Ny E6 over lang tid

– Dette er den største dagen i mitt liv, fastslo Eirin Faldet da hun markerte mange års pådriverinnsats, planlegging og vegbygging ved å svinge saksen og klippe silkesnoren over en ny E6 ved Kolomoen sist uke.

Håkon Aurlien

Dagen etter at hun avsluttet en 24 år lang karriere som stortingsrepresentant for Hedmark, fikk hun æren av å åpne nesten 13 kilometer ny E6 i hjemfylket. Nettopp vegsaker hadde preget svært mange av årene på Stortinget. Mange ønsker var tatt opp, mange med styrke. Mange vegger var ikke blitt noe av.

Mange måtte jobbes med over år. Rundt henne sto inviterte gjester og mange av de som hadde hatt en hånd med i byggingen av den nye vegen.

De fleste hadde vært engasjert i byggingen av en ny E6 i løpet av en effektiv byggetid på under to år.

– Kjappere enn OPS, som Eirin Faldet sa i åpningstalen.

Men noen hadde hatt sin karriere i prosjektet i tidligere faser. For vegplanlegging er en tidkrevende prosess.

Ti år siden planstart

Stein Fykken og Helen Wigdel var vegsjefer i henholdsvis Akershus og Hedmark da de i 1999 satte i gang planarbeidet.

– Målet var å lage et plangrunnlag for å få prosjektet omtalt i Nasjonal Transportplan i 2002, forteller Fykken. Det lyktes, og i 2003 ble det besluttet at den nye E6 skulle bygges ved utvidelse av eksisterende E6.

– Planprosessen videre ble krevende, spesielt i Stange og Eidsvoll der man hadde et ambisjonsnivå som ikke var lett å oppfylle, sier Stein Fykken, som nå leder alle større utbyggingsprosjekter i Statens vegvesen Region øst. Endelig trasévedtak langs Mjøsa kom først i fjor høst, gjennom beslutning i Miljøverdepartementet.

I nord og sør var planene godkjent, og der kunne Vegvesenet sette i gang en kreativ detaljutføringsprosess som omfattet et 30-talls profesjoner i egne rekker, pluss fagfolk blant rådgivende konsulenter og hos entreprenøren som har bygget vegen.

Kristin Witsø Bjørnstad var første prosjektleder. I 2005 overtok Jørn Reinsborg, og i 2007 Taale Stensbye. Vegen har fått spennende nyvinninger særlig med hensyn til miljø og landskapstilpassing.

– Jeg er stolt over resultatet. Dette er blitt en fin veg, fastslo Eirin Faldet.



Offisiell åpning: En stolt Eirin Faldet åpnet vegen assistert av regionvegsjef Sidset Sandelien (t.v.) og fylkesråd i Hedmark, Siv Tørudbakken. (Foto: Håkon Aurlien)



De som bygde vegen: Noen av de som planla og bygde den nye E6 til Kolomoen var til stede da vegen ble åpnet sist uke. Men flere hundre mennesker har bidratt til at vegen er blitt bygget (Foto: Håkon Aurlien)

E6 SKABERUD-KOLOMOEN



Statens vegvesen



Statens vegvesen



Statens vegvesen



Statens vegvesen

Hver sin b

HEDMARK ■ Mange profesjoner er involvert i planlegging, bygging og drift av en moderne veg. Her er 18 personer som representerer yrkesgruppene som bygde og har overtatt den nye E6-strekningen i kryssingen mellom E6 og rv. 3 i Hedmark.

Kjell Wold og Håkon Aurlien (foto)

De 18 representerer bare noen av yrkesgruppene. Bare i Statens vegvesen er det snakk om bruingeniører, tunnelingeniører, elektrofolk, landskapsarkitekter, biologer, miljø, støy, forurensning, genoteknikk, ingeniørgeologer, trafikkteknikere, bompengespertter, trafiksikkerhetsfolk, anskaffelser, administrative støttefunksjoner, jurister, servicefolk, arealplanleggere, landmålere, stikkere, skogteknikere, jordskifteteknikere, geodata, hydrologer, IT-personell, grafikere, grunnborere, arkivpersonell, teknisketegnere, renholdere, VTS-ansatte, sikkerhetsinspektører, tunnelforvaltere, skilt, oppmerking, vegdekker, vedlikeholdskontrollører også videre. Puh.

Ytterligere spisskompetanse hentes inn fra rådgivningsfirmaer og fra entreprenøren. Det blir mange.

Samspill

Men hvordan få så mange til å jobbe godt sammen?

– Har vi et felles mål om å lage en veg som tilfredsstillende høye krav til trafiksikkerhet og miljø, er det viktigste på plass, mener Stein Fykse som er prosjektsjef i Statens vegvesen Region øst.

Terje Halbakken har vært prosjektleder for den nye E6 ved Kolomoen og mener utformings- og byggefasen har nytt godt av å fokusere på kreativitet.

Det viktigste for å få et godt resultat er å få inn i prosjektet folk som tenker ulikt, men som er villige til å bidra fullt ut med det de kan uten å holde noe tilbake, sier Halbakken.

– Skal det bli bra må, alle være seg bevisst at de jobber i en prosess sammen med andre faggrupper. Der kan ingen få gjennomslag for alle sine ideer.

– Arbeidsmiljøet må også preges av respekt for andres fagfelt, meninger og innspill og tillit til at det er lov å endre oppfatning, sier han.



MOE&LØVSETH



Statens vegvesen

E6 SKABERUD-KOLOMOEN



Eva-Lena Winge
Prosjektingeniør



Statens vegvesen



Harald Fagerheim
Fagansvarlig fjell,
Assisterende byggeleder



Statens vegvesen



Kai Frøyslid
Driftsleder rør, kabler, lys,
Hæhre Entreprenør AS

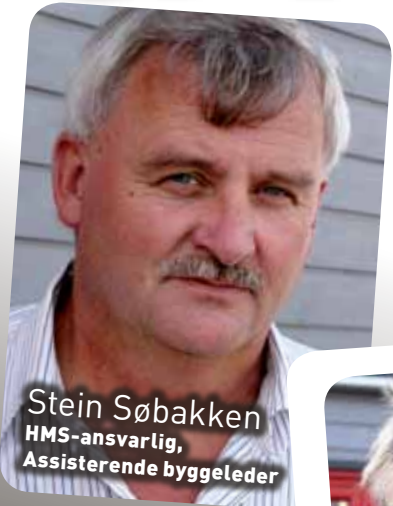


Knut Malmo
Grunnerverv



Statens vegvesen

itt av nye E6



Stein Søbakken
HMS-ansvarlig,
Assisterende byggeleder



Statens vegvesen



Terje Halbakken
Planlegger og byggeleder
fra 2007



Statens vegvesen



Taale Stensbye
Prosjektleder



Statens vegvesen



Trond Arne Stensby
Fagansvarlig bru/
konstruksjoner



Statens vegvesen



Per Magnar Klomstad
Byggherre, seksjonsleder veg



Statens vegvesen

AKTUELT

Sparerer på å dempe lyset



Sparerer: Omprogrammering av hvert av styringskapene sparer strøm for nesten 10.000 kroner i året for hver kilometer av nye E6 gjennom Østfold (Foto: Håkon Aurlien)

En umerkelig dimming av veglysene på 30 km ny E6 sør for Sarpsborg har spart 720.000 kilowattimer strøm i løpet av det siste året.

Håkon Aurlien

Nå blir hele E6 gjennom Østfold dimmet, og det gir en årlig besparelse på en halv million kroner.

Sist uke startet elektroansvarlig Lars Fredrik Pettersen i Østfold distrikt omprogrammeringen av et 20-talls styringskap for veglysene på E6 mellom Sarpsborg og Akershus grense. Hver jobb tar omlag en halv time og er særdeles lønnsom: Lampene trekker etter omprogrammeringen vel 250 i stedet for 400 watt. Det reduserer strømregningen med knapt 10.000 kroner årlig for hver kilometer firefelts veg.

Halv candella

– Det er mye penger, og dette kan vi gjøre fordi de nye vegnormalene fra juni ifjor har redusert minstekravet til vegbelysning fra 2 til 1,5 candella, sier Lars Fredrik Pettersen.

Candella er en måleverdi for lysstyrke, og en halv candella er en reduksjon som knapt er merkbar for det menneskelige øye.

Men bare på den sørlige E6-strekningen har tiltaket redusert strømforbruket tilsvarende det samlede forbruket for innpå 30 gjennomsnittlige husstander. I penger var det snakk om nesten en kvart million kroner spart, eller rettere sagt frigjort til bruk andre steder på vegnettet.

Ifjor betalte Vegvesenet bare i Østfold over 10 millioner kroner for strøm til belysning av riksvegene, og nesten to millioner kr til belysning av fylkesvegene. På landsplan koster vegbelysning over 700 millioner kroner hvert år.

I forkant

Dimming av veglysene sør for

Sarpsborg ble gjort under utbyggingen av E6 til firefelts veg. Vegbyggerne så at veglysene ville påføre Vegvesenet store driftsutgifter, og så etter løsninger.

I et brev til Vegdirektoratet foreslo landskapsarkitekt Kristin Marie Berg å skru ned lysstyrken.

Tillatelsen forelå i år, etter at den reduserte lysmengden var blitt inn-

ført som normal, men da var det allerede spart store summer i to år.

Ikke over alt

Dessverre er det ikke mulighet til å spare like mye penger over alt, i alle fall ikke på kort sikt. Mange lyspunkter krever nemlig større ombygginger.

– Veglys er levert gjennom mange

år og av mange leverandører. Mange steder må vi bytte belysningsutstyr for å kunne redusere strømforbruket. Det kan bli en stor investering, sier Lars Fredrik Pettersen.

Han mener den største utfordringen er langs fylksvegnettet. Der er det i tillegg slik at mye veglys er av gammel årgang og drives av kommunene.

Ikke LED

Lars Erik Pettersen avliver en moderne myte, at såkalt LED-belysning er strømsparende.

– LED-lampene er fine til punkt-belysning, men skal de brukes til å belyse vegbanen vil elektronikken trekke så mye strøm at de bruker mer enn moderne høytrykkslamper, forteller han.

Veglys på 1-2-3

Askimselskapet Comlight AS tester nå ut en metode for å spare strøm når det ikke er trafikk på vegen. Elektronikk skruer opp belysningen som en lysbølge foran den enkelte bil, og automatisk ned igjen.

Håkon Aurlien

– Konseptet vårt er å sørge for optimal belysning der det er aktivitet, og å dempe lysmengden når det ikke er trafikk på vegen, sier Siri D. Skøien.

Hun er administrerende direktør i selskapet som har utviklet utstyret over tre år. I disse dager monteres annen generasjon av utstyret på rv. 112 ved Solli i Østfold.

Radar

I hver lysarmatur er det montert en radar som registrerer bevegelse på vegen. Datasignaler går fra armatur til armatur, følger trafikken retning og hastighet, og skruer opp lysstyrken på den enkelte mast før trafikken er der.

– Den enkelte bilist vil ikke se lysbølgen; systemet sørger for at det er full belysning der bilisten er til enhver tid, sier Skøien.

Går det tre minutter uten ny trafikk, vil gatelyset skru seg ned til sparenivå igjen. På teststrekningen har det vist seg å skje fra rundt 21-tiden hver kveld. Det betyr at lysmengden er dempet i mange timer hver natt.

200 millioner

– Norge bruker mellom 700 og 800 millioner kroner på vegbelysning. Vi mener utstyret kan brukes på halvparten av de ca. én million lyspunktene i Norge, og da spare strøm for rundt 200 millioner kroner hvert år, sier Skøien.

I Europa er det 90 millioner lyspunkter, så markedet er stort. Nå arbeides det med å få satt opp teststrekninger i England og Frankrike. Skøien håper å kunne foreta de første ordinære leveransene om et halvt års tid.



1: Så lenge det ikke er eller biler eller andre kjøretøy, er belysningen dempet. (Alle foto fra Comlight AS)



2: Bilen aktiviserer gatelysene som altså skrur opp.



3: Går det tre minutter uten ny trafikk, vil gatelyset skru seg ned til sparenivå igjen.



Ga råd til Odense: Ekspertene fra Nordisk vegforbund ga nylig råd til Odense kommune om byutvikling. Her er Rune Herdlevær fra Bergen Kommune, Guro Berge og Torild Presttun fra Statens vegvesen og Hanne Hansen Wrisberg fra Rambøll i Danmark. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Odense fikk eksperthjelp

Femti nordiske eksperter innen miljø- og bytransport møttes nylig i Odense. Der kom de med innspill til hvordan Odense burde utvikle områder i H.C. Andersens fødeby.

Henriette Erken Busterud

Ekspertene som både kom fra nordiske vegvesener og konsulentbransjen var på byutviklingsseminar i regi av Nordisk vegforum (NVF).

Disse fagfolkene var også spurt av Odense kommune om å sykle og gå rundt i byen for å komme med tips til hvordan områder skulle utvikles for å få alle trafikantene fram, samtidig som utslippene skulle reduseres. Dette skulle gjøres med kommunens slagord i bakhodet: "Å leke er å leve"

Transportsosiolog Guro Berge i Statens vegvesen var med i arbeidsgruppa som skulle se på hvordan en gammel industrihavn burde utvikles til bolig- og forretningsområde. En befaring i området viste at dette var et sted med stort potensial, men der utbygger hadde gjort en del feilgrep. – Vi så blant annet at det var uklare skiller mellom hva som er private

og offentlige områder. Det var leiligheter på gateplan i stedet for bibliotek og liknende som skaper liv, sier Berge og viser til at utbyggere i New York får bygge større hvis gateplanet blir tilgjengelig for publikum.

– Forretningsbyggene her i havnen virker også lukket, og kantine burde åpnes for de som bor her.

– Videre er det blant annet behov for snarveier, aktive rekreasjonsrom og gode kollektivforbindelser til sentrum, og vi anbefalte dem også å ta vare på "urbane årringer" som rester av skinner og kraner.

Look to Oslo

– Når det gjelder å utvikle slike områder har vi ellers et godt

eksempel i Nydalen i Oslo der én byutvikler har ansvar for hele området - og bygger lokaler til utleie, ikke for salg. Utbygger har dermed interesse av å holde området pent og ha attraktive tilbud i området, så leieprisen stiger. Kollektivtransporten er også godt utbygd, slik at en slipper å bruke plass til parkering.

– Når en by får besøk av så mange eksperter, er det en unik sjans for kommunen å bruke disse på en konstruktiv måte. Vi prøvde ut dette konseptet for første gang i Kristiansand for et par år siden. Jeg synes dette fungerer veldig bra, både deltagerne og byen får mye igjen for det. Vi blir

både bedre kjent med hverandre og lokale problemstillinger, og det har vært overraskende gode observasjoner og erfaringsutvekslinger, sier Berge.

Begeistret

Både rådmannen i Odense og kontorsjef Birthe Papsø i Odense kommune var glade for å få innspill til å utvikle byen.

– Dette er en ubetalelig mulighet til å få input fra de beste hodene i den nordiske vegsektoren til hvordan vi kan takle utfordringene på miljø- og trafikkområdet i de kommende år, sa Papsø, som var begeistret for seminaret.



Greit å bli stoppet: Det er en fordel av de luker ut de useriøse, sier sjåfør Freddy Kjærnsli. (Foto: Lars Erik Sira)

Vanskeligere for de useriøse

Mandag 5. oktober åpnet Berkåk kontrollstasjon. – Nå får vi bedre kontroll på den sørgående tungbiltrafikken langs E6 i Sør-Trøndelag, mener faggrupeleder Jan Ivar Moen i Statens vegvesen.

Lars Erik Sira

– Den nye stasjonen ligger stra-

tegisk til. I tillegg til kontroll med trafikken langs E6 får vi en dobbel gevinst ved at bilene fra Hitra, Frøya og Orkdal langs riksvei 700 også passerer her, sier Moen.

Kontrollørene vil rette størst oppmerksomhet mot kjøre- og hviletid, teknisk tilstand og sikring av last.

– Slik kan vi bedre trafiksikkerheten ved å forebygge uhell, sikre gode arbeidsvilkår for sjåførene og sørge for at alle bedriftene får like konkurransevilkår.

Stort sett positive

– Vi opplever at de aller fleste sjåførene er positive til kontrollene våre. Selvfølgelig er det alltid noen unntak der folk vil markere at de er negative, men oftest er det smil vi møter, sier Moen.

– Helt greit å bli stoppet

Freddy Kjærnsli (36) har kjørt tungtransport på kryss og tvers av landet i 15 år. Denne mandagsformiddagen er han på vei

til Oslo med fullastet bil når Vegen og vi treffer han på Berkåk. Han sier han pleier å ha alt på stell når vegvesenets menn i gult er på plass på kontrollstasjonene, men denne dagen får han noen små anmerkninger.

– Det er helt greit å bli stoppet. Det er en fordel av de luker ut de useriøse. Av og til kan kontrollørene være litt flisespikkende, men stort sett er det en god tone, mener Kjærnsli.

LANDET RUNDT



17. mai-stemning i ferieparadis

NØTTERØY ■ Det var rene 17. mai-stemningen da Statens vegvesen åpnet en kilometer gang- og sykkelveg langs rv. 308 på Kjøpmannskjær på Nøtterøy siste helgen i september. Ordfører Roar

Jonsteg klippet snoren sammen med Tjøme-ordfører Bente Bjerke og Vegvesenets prosjektleder Arvid Veseth (bildet). Entreprenør for prosjektet til 37,5 millioner kroner var Carl C. Fon. (Foto: Jorun Sætre)



Først blomster - så kjem kongen

JØLSTER ■ Siste veke kunne trafikantane ta i bruk den 2,7 km lange Støylsnestunnelen på rv. 5 i Kjosnesfjorden i Sogn og Fjordane. Dermed er strekninga lengst aust i Jølstravatnet langt på

veg sikra mot ras. Dei første trafikantane fekk blomster frå prosjektleiinga i Statens vegvesen. Kong Harald skal stå for den offisielle opninga 2. november. (Foto: Odd Erik Haugen)



Snart smeltet før vinteren

OSLO ■ Snøsmeltingen pågår fortsatt i snødeponiet inntil E6 ved Åsland grustak sør for Oslo, og forhåpentligvis er alt smeltet før vinteren setter til for fullt. Av frykt for å forurense Oslofjorden har vegmyndighetene i Oslo de siste ti årene kjørt brøytesnø til større deponier.

I vinter var mengdene så store at gravemaskiner og bulldosere ble

tatt i bruk for å få snøen lenger opp i fjellsiden ved Åsland. Fersk snø er "friskmeldt" av miljømyndighetene og kan tømmes i Oslofjorden, men gammel snø inneholder sot og asfaltstøv og det preger det som nå er igjen av snøfjellet.

Når resten av snøen er smeltet, blir slammet behandlet som lavforurenset masse. (Foto: Håkon Aurlien)



Røde lys

KOLOMOEN ■ Lysemitterende dioder er satt opp som ledelys på den nye E6 ved Kolomoen i Hedmark og de lyser rødt mot bilister som måtte kjøre inn på en av

påkjøringsrampene mot kjøreretningen. Etter flere ulykker og nestenulykker prøver Vegvesenet ut ulike metoder for å varsle trafikanten og hindre slike ulykker, og

på nye E6 er en enkel, men genial metode valgt. LED-lysene lyser hvitt langs E6, gult oppover rampene, og altså rødt mot kjøreretningen. (Foto: Håkon Aurlien)

Refleks til skolebarn ved Ryatunnelen

TROMSØ ■ Hver dag kjøres 84 lass med stein ut fra Ryatunnelen, en undersjøisk tunnel som bygges utenfor Tromsø. Disse lastebilene kjører langs skolevegen til 150 elever. Statens vegvesen er opptatt av at trafikantene i anleggsområdet skal føle seg trygge, og delte nylig ut refleksbånd og figurer til alle elevene som har skolevegen sin her. Lastebilsjåførene er også godt informert om skolevegen og har fokus på sikkerhet. Likevel er det viktig, når dagene blir stadig mørkere, at skoleelevene vises godt. (Foto: Lisa Sundstrøm)





Etatens verdensmester

RISØR ■ En av Norges best bevarte sportshemmeligheter 2009 er at vegvesentilsatte Steffen Ousdal (bildet i midten) ble verdensmester i seiling denne sommeren.

Til daglig jobber han ved vegseksjonen i Arendal, men på fritiden er han ofte å finne sammen med kameratene Terje Sandik(t.h.) og Rient van der Woude. I juli vant trio en VM for båttypen 5.5R ved

Hankø utenfor Fredrikstad. Det er for øvrig samme båttypen som både H.M. Kong Olav og H.M. Kong Harald har gjort seg bemerket i. (Foto: Lise H Ousdal)



Svele på den "siste ferjereisen"

B/F BJØRNEFJORD ■ – Vi lovet jo at det kunne bli servert svele ombord. At avsetningen skulle bli så stor trodde vel ingen av oss, sier prosjektleder for oppgraderingen av Ålesundstunnelene, Ole Chr. Birkeland.

Lukta av nystekt svele og nytrukket kaffe møtte passasjerene om bord på "Bjørnefjord" onsdag

og torsdag. "Svelesteik-erne" fra Valder IL gjorde en kjempejobb med å mette mange munnar. Erlend Synnes Skjong, Ole Espen Giske, Elias Standal og Tone-Lise Elde serverte nysteikt svele og nytrukket kaffe. Terje Heggedal (t.v.) var en av mange fornøyde passasjerer om bord på B/F "Bjørnefjord". (Foto: Wiggo Kanck)



SPEKTAKULÆR UTSIKT

LYNGEN ■ I travle tider med stort krav til effektivitet er helikopter et godt framkomstmiddel – og ikke minst gir det spekta-

kulær utsikt. Her er Ole André Helgaas på befaring over Nordnesfjell i Lyngen. (Foto: Ole André Helgaas)



Støypen gjekk i 50 timar

BU ■ Betongarbeidet på Hardangerbrua er komen godt i gang. Første og største støypejobben på brutarna er søre fundamentet på Buneset i Ullensvang, der heile 900 kubikk er på plass i ein for-

skalingskasse på 150 kvadratmeter og seks meters høgd. Jobben var over på kring 50 timar. Veidekke er entreprenør for betongarbeidet på prosjektet. (Foto: Geir Brekke)



Seriegull og opprykksjubel

TRONDHEIM ■ Bedriftsidrettslaget i fotball for unge menn under 40 år måtte vinne den siste kampen for å klare en prestisjefyllt førsteplass. Torsdag kveld feide laget all tvil til side og sikret opprykk til femtedivisjon med seier 9-1.

– Vi har gjennomført en glimrende sesong. Vi har vært ca. ti spillere på hver kamp, og er stolte av at vi har stablet et så stabilt lag på beina, sier oppmann og innspiker Anders Austeng.

AKTUELT

Her på E6 ved Fåvang i Gudbrandsdalen ble en motorsyklist nær drept da han kjørte inn i sand etterlatt etter vegarbeid. Vegvesenet mener entreprenøren handlet uaktsomt og skapte en uakseptabel risiko.

Håkon Aurlien

Vegen og vi har snakket med motorsyklisten, som ikke ønsker å stå fram i avisen. Han er fortsatt preget av den dramatiske ulykken som blant annet påførte ham 24 brudd på bein i overkroppen. Vegen og vi kjenner til at sjåføren er svært kritisk til at ulykken i det hele tatt kunne skje.

Løs sand

Ulykken skjedde på ettermiddagen 10. september. Mannen i 40-årene var på vei fra Øyer til Skjåk på motorsykkel. På veg inn på E6 igjen etter en kjapp tur innom Fåvangtunet, svingte han forbi en bilist som hadde stanset i påkjøringsfeltet, og så inn på akselerasjonsfeltet til E6. Der traff han høyst uventet et opptil én centimeter tykt sandlag slik at sykkelen mistet veggrepet.

Han gikk i bakken, skled over fire kjørefelt og endte nesten ved autovernet på motsatt side, 164 meter fra der sandlaget startet. Heldigvis kom ingen andre trafikanter imot.

Sandlaget lå igjen etter asfaltarbeider samme dag: Et arbeidslag fra entreprenøren Lemmenkäinen skulle reparere et nytt asfaltdekke som ikke var tett nok i overflaten, og brukte en vanlig metode som innebærer at det sprøytes på asfalt-bindemiddel før det strøs på sand.

Trolig ble det strødd på for mye sand. Politi som kom til stedet etter ulykken fant nemlig et centimetertykt sandlag på asfalten. Politiet ser alvorlig på saken og vurderer foretaksstraff (se egen artikkel).

Belyst

– Det er interessant å få belyst ansvarsforholdene for feil etter asfaltarbeid av myndigheter utenfor Statens vegvesen, sier Torgrim Dahl som leder dekkeprosjektet i Statens vegvesen Region øst.

Siden 2003 har han ledet arbeidet med planlegging, bestilling og oppfølging av asfaltarbeid i regionen. I løpet av disse årene er det reagert med bot i betaling i en håndfull saker der entreprenøren har brutt regelverk som skal hindre ulykker blant trafikanter som passerer anleggsområdet.

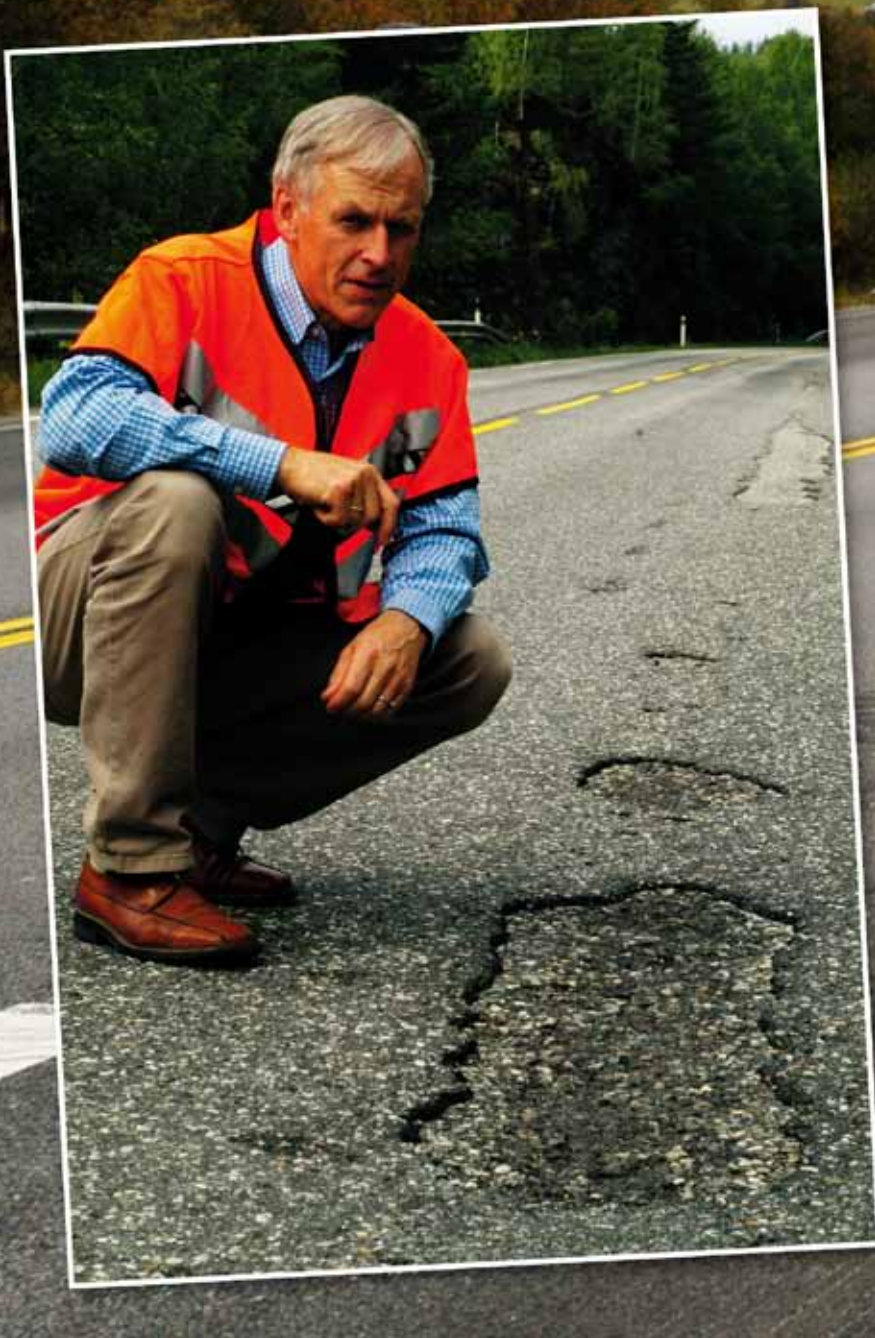
– Ingen av disse sakene har hatt tilnærmet den alvorlighetsgrad som den vi nå har ved Fåvang, sier han.

De fleste trekkene er gitt i tilfeller der entreprenøren har frest bort asfalt for å legge ny, og latt det stå en skarp asfaltkant over natten. De øvrige er gitt for manglende skilting før og etter asfalteringsstedet.

100 asfaltlag

I landet som helhet har omlag 100 asfaltlag vært i arbeid gjennom årets asfaltsesong. 30 av disse har

Felt av sand



Ansvar: - Asfaltvedlikeholdet er basert på at entreprenørene selv tar ansvar, sier Torgrim Dahl (lite bilde) som leder dekkeprosjektet i Statens vegvesen Region øst. S

arbeidet i øst-fylkene Østfold, Oslo, Akershus, Hedmark og Oppland.

– Vi har sju asfaltkontrollører som har som del av sin jobb å føre tilsyn med den jobben som gjøres ute på vegnettet. Systemet er basert på at entreprenørene selv tar ansvar, har høy faglighet i utførelse, og har gode rutiner for å ivareta helse, miljø og sikkerhet slik de også er forpliktet til etter HMS-forskriftene, sier Dahl.

– Det er avgjørende at entreprenørens mannskap har kunnskaper, og forstår betydningen av arbeidsvarsling, risikovurderinger og sikker gjennomføring. Det har gått bra fram til vi nå har en sak der det er veldig stor avstand mellom det regelverk vi har fastsatt og den oppfølging som faktisk er skjedd, sier han.

Etterspill: Lensmann Jan Erik Rundsveen i Ringebu og lensmannsbetjent Kai Thore Førlandsås mener ulykken bør få et etterspill for de som var ansvarlige. (Foto: Håkon Aurlien)



Vurderer foretaks

– Vi mener saken er såpass graverende at det bør reageres med foretaksstraff, sier lensmann Jan Erik Rundsveen i Ringebu.

Håkon Aurlien

Lensmannsbetjent Kai Thore Førlandsås kom til ulykkesstedet rett etter at ambulansen var kjørt, og ble forferdet over det han så. Førlandsås beordret spying av tre av de til sammen fire kjørefeltene før han satte på trafikken igjen.

– Å forlate vegen slik går ikke an. Dette kunne veldig lett ha endt med en dødsulykke, sier han.

Rapport

Lensmannskontoret har sendt rapporten etter ulykken til Sør-Gudbrandsdal politikammer og det er de som nå tar stilling til reaksjonsmåten.

nd på E6



FAKTA

Ulykken ved Fåvangkrysset 10. september skjedde etter at det var fortatt forsegling av asfaltdekket på rampene.

I et brev til Lamminmänen Norge fastslår Statens vegvesen at den direkte årsak til ulykken var at det var etterlatt sand på dekket etter at jobben var avsluttet. Statens vegvesen vurderer det som uaktsomt at arbeidsstedet var forlatt med "vesentlige mengder løs sand i kjørebanelen".

-Å tilby vegbrukerne veger med godt sikkerhetsnivå er en hovedoppgave for Vegvesenet. I dette tilfellet er det skapt en uakseptabel risiko. Den trafikant som ble utsatt for ulykken har fått en belastning med personskader og ubehag som Statens vegvesen sterkt beklager, heter det i brevet.

Statens vegvesen trekker kr 10.000 i oppgjøret for "vesentlig brudd knyttet til HMS" og varsler at det ventes et erstatningskrav som vil bli henvist til entreprenøren. Vegvesenet forutsetter også at entreprenøren "trekker nødvendige konsekvenser ved oppdatering av sine arbeidsprosedyrer".

Sanden lå i akselerasjonsfeltet bak ham og motorsyklisten endte rett foran der bildet er tatt. (Foto Håkon Aurlien)

straff

- Men sett i forhold til andre saker vi er borte i og der foretaksstraff er brukt, synes saken relativt klar. Og så er det helt på det rene at en bilfører som hadde gjort samme feil, ville stått overfor både inndragning av førerkortet og annen straffereaksjon, sier Rundsveen.

Ansvar

Foretaksstraff er en reaksjonsform som brukes når et selskap har brutt for eksempel HMS-forskrifter som skal hindre ulykker blant egne ansatte eller andre som er ved et arbeidssted. Dette kan ramme både asfaltentreprenøren Lemminkäinen Norge og Statens vegvesen.

- Om det er en glipp hos entreprenøren som førte til ulykken, burde Statens vegvesens kontrollsystemer ha kunnet fange opp og hindre det som skjedde, sier lensmann Jan Erik Rundsveen.

- Vanlig prosedyre

- Vi spør oss også hvordan dette kunne skje, sier regiondirektør Reidar Lishagen ved Lemminkäinen AS sin avdeling i Lillehammer.

Håkon Aurlien

Han beklager på det sterkeste ulykken som skjedde, og vil være varsom med å kommentere saken siden den kan få både en på-talemessig og et økonomisk etterspill.

Men han forteller at jobben firmaet gjorde, ble utført etter helt normal prosedyre ved forsegling av asfaltdekker.

Metoden innebærer at det blir sprøytet asfaltbindemiddel på vegen, og deretter strødd på rundt 2 kilo sand per kvadratmeter. Sanden vil så binde seg i bindemiddelet til en fast, tett og ru overflate.

- Feiing er ikke en normal del av jobben, da det lille overskuddet av sand normalt blir blåst bort av trafikken. Mye tyder på at det i dette tilfellet ble mer sand igjen etter behandlingen enn det som er vanlig, sier Lishagen.

Han forteller at selskapet hadde problemer med innstilling av sandutleggeren på første rampe, men dette ble justert, og mannskapene som gjorde jobben opplevde ikke at det ble lagt for mye sand på akselerasjonsfeltet der ulykken skjedde. Når det likevel gikk som det gikk, spør han seg om metoden i det hele tatt bør brukes på slike steder.

- I ettertid ser vi klart at det burde vært lagt opp til nedsatt hastighet på stedet en viss tid etter utførelsen. I slike spesielle tilfeller bør vi nok også vurdere feiing med en gang, sier han.



Kamp mot ungdomsulykker

Nylig møttes representanter fra Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet i Vegdirektoratet for å gjennomgå ungdomsstrategien. Målet er å gjøre noe med de stygge tallene for ungdomsulykker.

Gry Watn

I 2008 gikk antallet trafikkdrepte i aldersgruppen 16-25 opp til 71 unge mennesker, mot 43 året før. Som en følge av den dramatiske økningen, bestilte Samferdselsdepartementet en særskilt plan for tiltak mot ungdomsulykker.

- Jeg ser fram til at de tiltakene vi har foreslått kan konkretiseres og detaljeres i arbeidet med å lage en tiltaksplan for økt trafikksikkerhet på veg 2010-2013, sier Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

Tiltakene som legges fram er delt inn i tre grupper, rettet mot

ungdom henholdsvis før de får førerrett, mens de er i prøveperioden, og mot dem som har mistet førerkortet.

I den første gruppen av tiltak blir det foreslått blant annet økt kjøretrening/mengdetrening, bedre forberedelse til førerprøven, oppfølging av trafikkskolene og føreropplæring som er tilpasset den enkelte elev.

For unge sjåførere som har tatt lappen, men fremdeles er i prøveperioden på to år, pekes det også på flere tiltak som først og fremst går på at de som ikke følger trafikreglene vil få skjerpede reaksjoner som for eksempel flere prikker. Det er også foreslått at unge førere kjører med en L på bilen de første 6 månedene.

For de som har mistet føreretten, foreslås det å skjerpe kravene for å få føreretten tilbake. Tiltak i samarbeid med Kriminalomsorg i frihet foreslås med tanke på de ungdommer som har fått straff for brudd på loven.

Her blir det kø

Koblingen av Bjørvikatunnelen (senketunnelen) med Festningstunnelen har startet. Fra 24. oktober blir det nytt trafikkmønster som kan gi store forsinkelser på E18 gjennom Oslo.

Ingeborg Olsvik

Festningstunnelen er en hovedpulsåre i Oslotrafikken og det får trafikkale konsekvenser når kapasiteten reduseres fra tre til to felt i begge retninger.

- Det er teknisk umulig å opprettholde dagens kapasitet når de to tunnelene skal kobles sammen. Og for å minimere ulempene er entreprenørene pålagt å jobbe døgnkontinuerlig, sier prosjektleder Svein Røed.

Arbeidet vil likevel vare om lag seks måneder.

Nytt kjøremønster

Tunnellopet i østgående retning (mot Oslo S) stenges i enden der sammenkoblingen skal skje. Det vil derfor bli opprettet et nytt kjøremønster ut av tunnelen.

Andre konsekvenser av sammenkoblingen er at farten reduseres til 50 kilometer i timen og kjørefeltene i vestgående tunneløp (mot Lysaker) blir kun tre meter brede. Her blir det også møtende trafikk.

Må regne med mer kø

- Det er helt klart at denne sammenkoblingen får store konsekvenser for sentrumstrafikken generelt og ikke bare for trafikken på E18. Bilistene er nødt til å regne med mer kø, spesielt i rushtiden. Vi regner med at situasjonen blir noe bedre når bilistene finner alternativer. Vi beklager disse ulempene, sier Røed.



Kobles til: Når Bjørvikatunnelen kobles til Festningstunnelen må sistnevnte tunnel senkes inntil fire meter for å møte senketunnelen i sjøen.

REPORTASJE

Klar, ferdig, kjør: Nær 30 vegvesentilsatte avviklet 100 førerprøver på én dag i Drammen sist lørdag. (Foto: Kjell Wold)



100 førerprøver på én dag

Nær 30 vegvesentilsatte tok sist lørdag en diger jafs av førerprøvekøen i en kjempedugnad på Drammen trafikkstasjon. 100 førerprøver ble avlagt på én dag.

Kjell Wold

– Lange ventetider ved trafikkstasjoner og kø for å ta førerprøven er verken et nytt fenomen på landsbasis eller et spesielt Drammen- eller Buskerudproblem. Men som nær nabo til Oslo generelt og trafikkstasjonen i Bærum spesielt har vi en større overføring av førerkortkandidater fra Region øst til Region sør enn mange andre steder i landet, sier seksjonsleder for Trafikk og kjøretøy i Nedre Buskerud, Harald Ouff.

Tusenflom

I løpet av et år regner Statens vegvesen med at rundt 1000 førerprøvekandidater fra Osloområdet søker seg opp til førerprøven ved trafikkstasjonen på Lierstranda. Det representerer to årsverk. Overlapp fra Oslo til Hønefoss er også en kjent utfordring.

– Siden Oslo nå skal oppbemanne sin stab med vel ti årsverk, håper og tror vi at det på sikt kan lette presset på oss her i Drammen og Nedre Buskerud, sier Ouff. Han er meget tilfreds med at 21 sensorer fra distriktene Nedre Buskerud, Øvre Buskerud, Vestfold, Øvre- og Nedre Telemark i tillegg til fem merkantile stilte opp på denne kjempejobben.

Takknemlig

Målet var å få avlagt 100 førerprøver på én dag og det gikk som bare det sist helg.

– Denne ekstrainsatsen bidrar betydelig til å redusere ventetiden ned mot akseptable fire uker. Et



Prima matpakke: Kjørelærer Eirik Olaussen hadde matpakke litt over snittet. (Foto: Kjell Wold)

annet viktig resultat av dette stundet er at vi kan få en ordentlig oversikt over hvor stor pågangen og den reelle ventetiden er. Vi vil derfor følge ekstra nøye med i dagene og ukene framover for å se hvor fort det fylles opp på utlagte timer.

– Det var et stort apparat å stable på beina, men gledelig å se med hvilken entusiasme kollegaer

og medarbeidere i etaten ble med på denne kraftanstrengelsen, sier Ouff, som takker alle for innsatsen. Seksjonslederen for TK i Nedre Buskerud håper og tror at det på sikt også kan være mulig å få styrket bemanningen også ved trafikkstasjonen i Drammen.

Vaffel og latter

Både blant sensorer, kontorper-



Takk for innsatsen: Seksjonsleder Harald Ouff takker alle for innsatsen. (Foto: Kjell Wold)

sonale, kjørelærere og elever var humøret på topp og smilene bredere enn vanlig denne smellvakre høstlørdagen. I lunsjpausen gikk praten løsere enn vanlig og latteren runget nok et par decibel høyere enn ellers. Det var så vidt de rakk å smake på de gode vafelene før det var tur for en ny økt med forventningsfulle førerprøvekandidater.

100 webkameraer langs vegen

I over tre uker har folk kunnet følge med på over 100 webkameraer på vegvesen.no/webkamera for å se om det er mye trafikk eller hvordan kjøreforholdene er.

Henriette Erken Busterud

– Dagen etter at tjenesten ble markedsført på Twitter og informert om på vegvesen.no var det over 60.000 oppslag på nettsidene. Det

er tydelig at dette er noe folk er interesserte i, men kameraene er først og fremst satt opp for å gi informasjon om vegforholdene til entreprenørene og de som har ansvaret for drift av vegene. Noen av kameraene står på klimastasjoner og har også informasjon om vær og vind, andre steder veksler bildene mellom forskjellige retninger og bilder av vegbanen. Det opplyser Terje Solheim i Statens vegvesen som har ansvar for å få kameraene ut på vegvesen.no.



Sjekk webkamera: På vegvesen.no/webkamera kan du se hvordan trafikkforholdene er på 100 steder langs vegenettet.





Dekk-kravene er for "snille"

■ Jeg har en kommentar til Sigmund Ris innlegg i Vegen og vi nr. 10/09.

■ Jeg har siden 1993 testet dekk, både sommer og vinterdekk for flere norske bilmagasiner (Bil, auto motor og sport og Vi Menn), og i den anledning også sammenlignet egenskapene mellom sommer- og vinterdekk og også kjørt tester på brukte dekk.

■ Konklusjonen fra disse testene er klar: Brukte vinterdekk har ikke noe på sommerføre å gjøre. Selv nye vinterdekk har dårligere dreneringsegenskaper og bremseegenskaper enn halvslitte sommerdekk. Vi har i tester målt opp til 25 prosent lengre bremserekning med

vinterdekk enn med sommerdekk, og vannplaning allerede ved ca 55 km/t, ca. 30 km/t lavere hastighet enn for middels gode sommerdekk.

■ Til daglig vil du ikke merke noe til dette, men i en kritisk situasjon vil så stor forskjell i egenskaper kunne få store negative konsekvenser.

■ Hvorfor gir deg selv inntil 25 prosent handikap i forhold til flertallet av bilene på norske sommerveier?

■ Vinterføre krever vinterdekk, og sommerføre krever sommerdekk. Det er ikke bare NAF som forfekter dette.

■ Ut fra mine testerfaringer er 5 mm minste anbefalte mønsterdybde for vinterdekk og 3 mm for sommerdekk. Lovens krav på henholdsvis 3 og 1,6 mm er for "snille" hvis vi skal legge trafiksikkerhet til grunn.

Med vennlig hilsen

Kjell Magne Aalbergsjø
Seniorrådgiver

Opplysningsrådet for Veitrafikken AS



Hva var det vi sa? Riksrevisjonen forsterker NLFs kritikk av vintervedlikeholdet

■ Noen ganger er det liten glede i å få rett. Norges Lastebileier-Forbund har gang på gang skarpt kritisert Statens vegvesen for dårlig vedlikehold av veiene, og mest har vi vært opptatt av vintervedlikeholdet. Nå viser Riksrevisjonens rapport at NLF har hatt rett: Mer enn halvparten av drifts- og vedlikeholdsarbeidet står til stryk. Vi skulle gjerne sett det annerledes.

■ NLFs kritikk av veivedlikeholdet bygger blant annet på vår årlige undersøkelse av vinterdriften. Vi presenterer den for Statens vegvesen hvert år. Her er det våre medlemmer, de profesjonelle veibrukerne som uttaler seg. Også Statens vegvesen gjør en årlig vinterdriftsundersøkelse. Resultatene har vært godt i samsvar med våre. Når vintervedlikeholdet gjennomgående har fått så dårlig karakter i begge disse undersøkelsene, er det nedslående at ikke mer blir gjort for å sikre framkommelighet og trafiksikkerhet.

Statens vegvesen burde for lengst ha tatt inngåtte kontrakter opp til reforhandling med entreprenørene, når man fikk erfaring for at de nye kontraktsformene ikke fungerte!

■ Tillater store ulikheter over landet

NLF har, blant annet, påpekt at det er store forskjeller på vedlikeholdet i ulike deler av landet. Dette skyldes først og fremst selve kontraktsformene ved de såkalte "Funksjonskontraktene", hvor entreprenørene har

hatt en fast pris og selv styrer egen innsats. Denne kontraktsformen fører til at entreprenøren tjener på å gjøre minst mulig! Dette har blitt imøtegått både av Statens vegvesen sine folk og entreprenørene selv. Hva kommer det da av at vedlikeholdet fortsatt er så dårlig?

■ Bedring vil la vente på seg

NLFs innspill har til en viss grad blitt hørt, og det har kommet nye krav til friksjon på veien i den nye utgaven av vegvesenets driftsstandard "Håndbok 111". Det er bra. Men det er meget betenkelig at de nye reglene først skal gjelde når det inngås ny funksjonskontrakt. Funksjonskontraktene er flerårige. Derfor kan det gå fra ett til fire år før vi kan håpe på en enhetlig standard over hele landet. Det er skremmende! Grunnen til endrede krav var jo at veiene var så slett vedlikeholdt at det gikk ut over trafiksikkerheten.

■ NLF krever:

Den nye driftsstandard i Håndbok 111 må gjøres gjeldende over hele landet umiddelbart, uavhengig av når de enkelte funksjonskontraktene løper ut. Hvis ikke, neglisjeres kunnskapen om at gjeldende standard ikke er god nok. Det er uakseptabelt!

Kontaktperson i NLF:

Adm. direktør Olav Slaatsveen
mobil 90 17 43 08

Forbundsleder Per Madsen mobil 91 32 67 00



Sykkel i spørreundersøkelse

■ Jeg leser i Vegen og vi om test av trafikkunnskapene for 15-åringer. Jeg stusser litt over spørsmål 5. På hvilken side av veien skal man sykle, dersom det ikke er sykkelfelt? Jeg lurer på hvilken forskjell sykkelfelt gjør? Hva ville fasiten vært om spørsmålet hadde vært hvilken side av veien man skal sykle om det er sykkelfelt?

■ Svaret er selvsagt: Sykkelfelt gjør ingen forskjell! Man skal kun bruke sykkelfelt på høyre side i kjørebanelen. Men slik spørsmålet er formulert, kan det virke som om at det er forskjellige regler med og uten sykkelfelt.

Trond Berget
Syklistenes Landsforening

Ny reisebyråavtale

■ Statens vegvesen har inngått ny reisebyråavtale. Ved bestilling av reiser via HRG genereres automatisk flere e-poster (ikke mindre enn 3 stk):

- Kredittkortbilag - skriften på reisen (tidpunkter og flight nummer) med svært liten skrift
- Confirmation - reiseinformasjonen framgår helt OK
- På en mail merket AGENTID i headingen må man leite seg fram til å finne dataene for reisen

■ Vi som reiser trenger maksimum 2 e-poster per reise:

- En postboks full av e-poster som ser lik ut i headingen er irriterende
- Mailer med utydelig budskap (liten skrift eller bortgjemte opplysninger) er ikke universelt utformet
- Når jeg har bruk for enten reiseruta eller kvitteringen skal det ikke være tidkrevende å finne riktig e-post
- Det er miljøfientlig å sende ut så mange e-poster. Er faringsvis blir det da skrevet ut en masse overflødig papir

■ Vi lever i et teknologisamfunn. HRG Online må kunne fikse sine automatisk genererte systemer slik at:

- Antallet genererte mailer reduseres
- Headingen forteller meg som skal reise om dette er reisekvittering eller reiseinformasjon
- De viktigste reiseopplysningene kommer øverst på arket

Med hilsen
Elisabet Kongsbakk



TETT PÅ

NAVN: Knut Arild Hareide ■ ALDER: 36 ■ STILLING: Stortingsrepresentant
 ■ BOSTED: Oslo ■ SIVILSTATUS Ugift ■ AKTUELL SOM: Leder for Transport- og kommunikasjonskomité



”En noe løsere binding og Storting kan være også for de ansatte i

Herrens vegger er som kjent uransakelige. Så da er det vel (36) nå skal lede ”vegkomiteen” på Stortinget. Den nye leder kommer til orde for at Statens vegvesen kan organiseres som

Mark S. Berger

De fleste kjenner ham som den 31 år gamle miljøvernministeren fra Bondevik II-regjeringen. Men til tross for sin fremskutte posisjon, og lange politiske erfaring har den nå 36 år gamle vestlendingen på Akershus-benken aldri vært fast representant på Stortinget.

– Denne jobben er definitivt en stor utfordring. Jeg kunne vel i grunnen ikke fått en større utfordring her på Stortinget, sier han med et forsiktig smil.

– Samtidig er jeg veldig ydmyk, det er jo første gang jeg er på Stortinget som fast representant. Men erfaringen som statsråd har jeg med meg, og den er veldig nyttig, sier Hareide.

Overraskelse

For mange var det en overraskelse at den tunge komiteen ikke gikk til et av de større partiene på Stortinget.

– Det er slett ingen selvfølge at KrF skulle få ledelsen i en så tung komité. Men før jeg ble valgt inn, gjorde jeg det klart at jeg ønsket å jobbe med denne sektoren. Samferdsel er et felt som opptar alle i Norge. Det er flott å få lov å jobbe med noe som opptar så mange og som har så stor innflytelse på folks hverdag, overalt, sier 36-åringen.

Avgifter

Hareide og KrF vil fjerne engangsavgiften for lavutslippsbiler. Likevel:

– Når jeg snakker mer repre-

sentanter fra næringslivet, får jeg et klart inntrykk av at det ikke er skatter og avgifter som er viktigst. Dette er sånn Høyre og Fremskrittsparti-mytologi. Nei, det viktigste for næringslivet er, slik jeg opplever det, transport og kommunikasjon. Altså fremkommelighet, både med tanke på å få frem varer, men også for at ansatte skal komme trygt og effektivt til og fra arbeid.

Og mens vi likevel snakker om avgifter, kommer man ikke utenom komitélederens standpunkt hva angår bompenger:

– Jeg er ikke en mann som kommer til å stå og rope høyt og kreve mindre bompenger. Det jeg synes er viktig, er at eventuell bompenggeinnkrevning er lokalt forankret, slår Hareide fast.

Samferdselspolitiker

Den tidligere miljøvernministeren mener å se at ting har endret seg blant de miljøbevisste i Norge. At noen eventuelt skulle mene det er et paradoks at han nå blir en svært fremtredende samferdselspolitiker, en som attpåtil vil kjempe for økte bevilgninger til blant annet vegsektoren, er han ikke enig i.

– Neida, jeg opplever det ikke som et paradoks at jeg som tidligere miljøvernminister nå skal jobbe med samferdsel. Og du, jeg opplever et faktisk et skifte blant dem som er opptatt av miljø, nemlig at man aksepterer at vegger trengs, de skjønner at vi trenger vegen. Det er det som er på vegene som må være miljøvennlig, sier han før han fortsetter:

– Men vi må selvsagt forbedre kollektivtilbudet. Jeg vil ta initiativ

Ny leder: Knut Arild Hareide fra Kristelig Folkeparti er den nye lederen for Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité. Foto: Mark S. Berger

ikasjonskomiteen

ng til regjer- ære positivt Vegvesenet”

el ikke så rart at KrFs unge stjerne, Knut Arild Hareide
ederen for Transport- og kommunikasjonskomiteen tar
et statsforetak.

overfor regjeringspartiene til at vi skaper et samferdselsløft sammen med hele det politiske miljøet i Stortinget. Jeg mener et bredt forlik må til for å få til et skikkelig løft innenfor denne sektoren. Et løft for samferdselssektoren handler selvsagt om bevilgningsnivå, men det handler også om hvordan vi forvalter disponible midler, herunder hvordan vi organiserer større prosjekt slik at vi får en mer effektiv, forutsigbar og rasjonell fremdrift.

Strukturendring

I tillegg til et skikkelig samferdselsløft, varsler Hareide at han vil jobbe for en strukturendring innen samferdselssektoren. Han viser til statsforetak-modellen og mener den kan være en aktuell modell også for Statens vegvesen.

– Jeg tror vi har bruk for nye strukturer. Et viktig formål med en slik strukturendring er å gi Statens vegvesen større frihet til selv å vurdere, og å beslutte, planlegging og utbygging av flere prosjekter. Statens vegvesen bør gis større frihet til på faglig grunnlag å vurdere organisering og fremdrift uten alt for detaljert politisk innblanding, sier han.

– Vi må legge til rette for mest mulig rasjonell fremdrift gjennom en forutsigbar finansieringsordning. Statens vegvesen bør ha samme mulighet som en privat utbygger til å gjennomføre prosjekter effektivt. Statens vegvesen har medarbeidere med stor kompetanse, og jeg tror at en noe løsere binding til regjering og storting kan være positivt også for de ansatte i Vegvesenet.

Ikke privatisering

Han presiserer at han ikke snakker om privatisering av etaten.

– Statsforetak-modellen skaper mer forutsigbarhet og langsiktighet. Det vil kunne gjøre etaten mer fristilt. Den vil kunne bygge opp egenkapital, og man vil kunne få lengre horisont på arbeidet. Det skal være offentlig styring, og jeg tror absolutt det er behov for politisk kontroll og engasjement, men jeg tror vi kan skape mer langsiktig handling ved hjelp av en slik modell.

” Statens vegvesen bør ha samme mulighet som en privat utbygger til å gjennomføre prosjekter effektivt.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Det er nok sammensatte årsaker til dette. Noe av ansvaret ligger naturligvis hos bilfører, men det er helt åpenbart at det enorme vedlikeholdsetterslepet på vei er svært trafikkfarlig. Holdningskampanjer er nødvendig for å skape god trafikkadferd.

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

Jeg oppfatter ikke at Statens vegvesen er dårlig på dette i dag.

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

Ta tak i frafallet på vegnettet.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Fått til et nasjonalt forlik for økt satsing på samferdsel.

Flyr sin vei



Jobb i Milano: Arne Fjellro Løitegård har forlatt kongeriket for å jobbe et halvt år på EUs forskningscenter i Milano, som en del av Statens vegvesens rekrutteringsprogram. (Foto: Henriette Erken Busterud)

I lesende stund er Arne Fjellro Løitegård fra Hamar distriktskontor i Milano. Som en del av rekrutteringsprogrammet skal han jobbe et halvt år på ett av EUs forskningscentre.

Henriette Erken Busterud

Mamma mia. Det kan være en stor overgang å flytte fra flatbygdene til foten av alpine. Ikke minst å bli omgitt av fyrige italienerne i stedet for trege hedmarkinger. Eller som Arne Løitegård beskriver det; – Det kommer jo bare følelser ut av munnen deres, et artig språk som jeg ser fram til å lære. Og det blir kjempestas å få jobbe i Milano!

Mange muligheter

Det er bare litt over et år siden han

var ferdig på Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB) der han tok geomatikk og skrev masteroppgave for Statens vegvesen. Geomatikk er en blanding av landmåling, matematikk og informatikk.

– Deretter startet jeg på det to-årige rekrutteringsprogrammet. Det første halve året har jeg jobbet med geodata og kvalitetskontrollert fartsgrenser og modernisert måten etaten beregner masser på dette har jeg gjort på E6-prosjektet. Nå er jeg kontrollør på E6-prosjektet sør for Hamar og skal tilbake hit etter oppholdet i Milano.

Bedre dataflyt i Europa

I Milano venter nye utfordringer. – EU har sju forskningscentre rundt om i Europa der det forskes på alt gener til skog. I 2007 kom EU med et direktiv som skal gi en god dataflyt gjennom hele Europa og mellom statlige organisasjoner, <http://inspire.jrc.ec.europa.eu>

– For Statens vegvesen gjelder dette en del data som ligger i

Nasjonal vegdatabank. Disse dataene må vi konvertere til et standardformat og sende inn til Forskningscenteret, noe jeg har jobbet med.

– Men nå skal jeg altså sitte på andre sida av bordet og sjekke at ulike land har gjort dette riktig og utvikle dataspesifikasjonene, forklarer Løitegård.

Sjefen ordnet opp

– Jeg er veldig fornøyd med at vi i rekrutteringsprogrammet kan påvirke hvor vi jobber og smake på ulike typer oppgaver. Også er det veldig bra på samlinger og fint å få et nettverk med andre i samme situasjon. Ellers er det sjefen min, John Mikalsen, jeg kan takke for at jeg får reise til Milano. Det var han som kom med ideen og har kontaktene. Da jeg fikk delta på en konferanse i Rotterdam tidligere i høst, møtte jeg også flere fra Forskningscenteret, og dermed gikk det hele i boks, smiler Arne Fjellro Løitegård, som ser fram til å nyte både det italienske arbeids- fritids- og friluftsliv.

LØSGRUS

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 viser Sarpsborgs stolthet Sarpsfossen, som faktisk er Europas største foss. Riktignok hevder både Rheinfall i Sveits og Dettifoss på Island å ha denne tittelen, men Sarpsfossen har udiskutabelt en større gjennomsnittlig vannføring enn begge! Når man ser bildet er det ikke til å undres over at Aasmund Olavsson Vinje begeistret kalte fossen "Europas Niagara"! Men det var før kraftindustrien ødela denne turistattraksjonen. På bildet ser vi ikke dagens veibro, så bildet er nok fra 1800-tallet. Veibroa ble sprengt av byens brannvesen ved en tabbe i 1940, og ble på ny planlagt sprengt da den ble en flompropp i 1995, men heldigvis gikk det ikke så langt, forteller Magnus Schaft fra Sarpsborg.



HVA SKJER?

15.-16. OKT./KYPROS

■ CEDR Governing Board

19.-20. OKT./GARDERMOEN

■ Transport- og logistikkonferansen

20. OKT./NAMSOS

■ Vegåpning Namsosprosjektet

26. OKT./OSLO

■ Norveg-konferansen 2009

1. NOV/OSLO

■ Klimakur 2020 hovedrapport overrekkes Miljøverndepartementet

2. NOV

■ Vegåpning rv. 5 Kjosnesfjorden

5.- 8. NOV

■ Besøk av Chiles vegdirektør til Norge

11.-13. NOV/GUATEMALA

■ TREMTI 2009, 3. International Symposium on Treatment and Recycling of Materials for Transport Infrastructure, Antigua, Guatemala.

15. NOV/SARPSBORG KIRKE

■ Minnemarkering for trafikkkofre i Østfold

26. NOV

■ Fjellspregningsdagen

26.- 27. NOV/KØBENHAVN

■ NVF forbundsmøte og forbundstyremøte

Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no.

LØST OG FAST



Stedet

Stedet Kringla ligger to kilometer fra E6 nord for Steinkjær og er nok mindre kjent for sine bakevarer enn Støren med wienerbrød inntil E6 noen mil lenger syd og Espa med sine boller enda 30 mil videre. Ifølge Levanger Historielag har Kringla under Spilset fått sitt navn "etter forma på dyrkajorda", dvs. rett og slett fordi landskapet ligner på en kringle. (Foto: Håkon Aurlien)



For kortvokste

Dette leskuret er satt opp i en busslomme inntil rv. 254 et par kilometer nord for Segalstad bru i Gausdal og er absolutt best egnet for kortvokste. Det er ikke Statens vegvesen som står bak innretningen. Høyst

sannsynlig er det snakk om handlekraftige, små gausdøler som har tatt hammeren i egen hånd og bygget noe som passer dem godt, uten tanke på universell utforming. (Foto: Magne Hov)



Kontaktsøkende?

Under den regionale utekontroll-samlingen kjørte Wilhelm Gjevstad og Kato Hilbertsen til Mosjøen. Der passerte de et område det pågikk asfaltering med følgebil forbi maskinene. De lurte litt på om skiltstandaren er endret eller om det kunne være en veldig kontaktsøkende sjåfør... (Foto: Kato Hilbertsen)

Her om dagen

Høstens første snøvær i Gjøvik kom mens løvtrærne fortsatt var godt dekket med gulnet løv. Resultatet var riktig pent. Bildet er tatt på rv. 4 rett syd for sentrum.



(Foto: Håkon Aurlien)

UNORMALER 107

Til høyre og ut



Fareskiltet ved disse linjer er satt opp rett før en jernbanebru på rv. 110 i Råde kommune, og varsler en skarp venstresving som rett som det er blir for krevende for de vegfarende. Da ender ferden på jordet nedenfor.

Underskiltet er ikke et underskilt til fareskilt 100.2 "Farlig sving", derimot et ordinært vegvisningsskilt til stedet Tomb. Stedet er mest kjent for en landbruksskole som har fostret mange alvorlige menn til det norske kristenliv.

Den unormale jury har befart stedet og fastslår at kombinasjonen av de to skiltene utgjør en unormal. Vegnormalene, håndbok 050, har et eget kapittel (del 1, kapittel 1-3.2) om tillatte og ikke tillatte skiltkombinasjoner. Generelt er det lov å sette opp flere skilt på samme stolpe men da skal de viktigste skiltene stå øverst, i rekkefølge fareskilt - forbudsskilt - påbudsskilt - opplysningsskilt.

Hovedregelen er at skilt bare kan kombineres hvis de har samhörighet. Fareskilt kan vanligvis bare kombineres med annet fareskilt eller et forbudsskilt. Og vegvisningsskilt (unntatt skilt 723 Vegruteskilt) "skal stå alene".

Den unormale jury bemerker som forsterkende moment at "Tomb" er det engelske ordet for "grav/krypt", og at kombinasjonen derfor kan opplevs som litt dystert sammen med et fareskilt. (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Champagne for køfri

Det var stor festivitas, brede smil og lutter glede i Vegdirektoratet da avtalen om levering av det meget omtalte Køfri-systemet i

Oslo ble undertegnet i oktober. Harde forhandlinger er brakt til ende, og alt er bare smil og glede.