



Statens vegvesen

# Vegen og vi

Nr. 4/09 • 26. mars • 8. årgang

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE/NOREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## TRAFIKKSIKKERHET

Bygging av gangbruer og underganger er av dei mest effektive trafikksikringstiltaka.

SIDE 4

## BYREGIONER

Bystrategi Region sør passerer en ny milepel når fire byregioner skal stå på egne ben.

SIDE 7

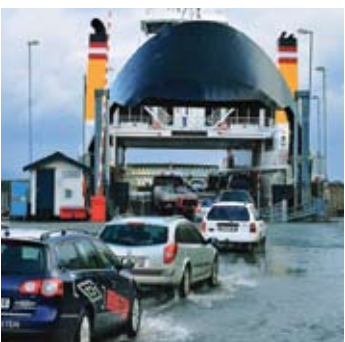
## ETAT

Heder og ære til nye vegvesen.no som er kåret til fjerde beste nettsted av to juryer.

SIDE 6

## Tryggare med teknikk

LEDER SIDE 2



### Redusert risiko

Nye reglar skal hindre at tungbilsjåførar tek av skilta for farleg gods for å sleppe venting i timevis for å kome med ferja.

SIDE 5

### Piggfri-suksess

I Alta kjører 40 prosent av bilparken med piggfrie vinterdekk. Nordlendingene velger piggfritt, helt frivillig.

SIDE 7

### Helt på vidda

Skremmende, potente snøscootere stod klar da en gruppe søringer stilte som prøvekaniner på Finnmarksvidda.

SIDE 12-13

### Redningsøving

17 personar vart redda trygt ned frå høgjellet under ei vellukka redningsøving.

SIDE 19

### Hektisk start

Det har vore ei hektisk tid for nyansett utbyggingssjef Ove Nesje etter alvorlige uhell i Namsos og Løsberga.

SIDE 23



# Lønnsom ITS-satsing

**Tryggere og kjappere:** Innføring av automatisk bomring, som her i Oslo, gir tryggere og kjappere avvikling av trafikken. (Foto: Knut Opeide)

**Automatisk bomring.** Innføring av automatisk bomring i Oslo gir fem kroner i gevinst for hver investerte krone, blant annet fordi bilene passerer kjappere. ITS-tiltak gir de samme nyttevirksomheter som tradisjonelle vegtiltak, men lavere investeringskostnader gjør den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ofte langt høyere. – Alt vi gjør handler om sikkerhet, framkommelighet, tilgjengelighet og miljø. For å nå våre mål må vi ta i bruk ITS på alle områder, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

SIDE 8-11

## NTP-jubel

Forslaget til Nasjonal Transportplan 2010-2019 blei godt tatt imot. Sterk auke i vegbygging i neste NTP krever nye og enklare kontraktsformar.

SIDE 14-15

**E18-glede:** Statssekretær Erik Lahnstein skapte glede i Indre Østfold da han presenterte NTP. Prosjektssjef Stein Fyksen og E18-prosjektleder Bettina Sandvin fekk klarsignal til å bygge ut to av tre gjenstående etappar. (Foto: Håkon Aurlien)



## DAGSORDEN

# Tryggare med teknikk

LEIAR

Helge Rong

■ Intelligente transportsystem (ITS) er vorte meir og meir viktig i vår kvardag. Tekniske løysingar er eit bidrag til å gjere det sikrere å ta seg fram på vegnettet, ein får betre flyt på trafikken, som igjen gjer mindre utslepp av klimagassar. Det igjen gjer samfunnet plussar i rekneskapen.

■ Ikkje noko samfunn i verda kan byggje seg bort frå alle køar som kjem i trafikken. Etterkvart som ein har auka kapasiteten på vegnettet, kjem det berre fleire og fleire brukarar til. Ein veg som hadde god kapasitet for ti år sidan har gjerne store problem i dag. Vel å merke berre i kortare periodar i løpet av eit døgn. Skal ein då nytte store ressursar på å byggje ut enno meir kapasitet, eller skal ein ta i bruk andre verkemiddel?

■ ITS vil i framtida kunne gje enno betre flyt i trafikkbiletet om berre trafikantane får naudsynt informasjon, slik at dei kan velje andre tidspunkt for si reise, alternative vegar og liknande. Ikkje minst vil kollektivtrafikken kunne få nytte av gode system, om dei også får føremøner langs vegnettet.

■ Klimakrisa må løysast, anten me vil eller ikkje. Mange set si lit til teknologien, og ein kan rekne med at ITS vil være eit felt som kan lette byrdane. Klarer ein å få meir flyt i trafikken, og slik sett mindre kø, vil ein redusere utsleppa av klimagassar.

■ Tryggleik i trafikken er eit område der ein allereie kan sjå spor etter betringar som stammar frå teknologiske løysingar. Truleg har ein berre sett starten av elektroniske hjelpemiddel som vil trygge tilhøva for trafikantane.

■ Elektronisk merking av vegnettet er allereie under utprøving, med Trøndelag som testlaboratorium. Kjem ein utanom det merka området der køyretøyet skal halde seg, vert føraren varsla. For at dette skal være mogleg må ein sjølvsagt ha naudsynt utstyr på plass.

■ Satsinga på ITS er framtidsretta og viktig. At Statens vegvesen nyttar ressursar på slik er difor riktig og naudsynt.



Foto: Knut Oppeide

## VEGDIREKTØRENS SPALTE

**Totalt er det beregnet at vi kan redusere antall drepte og skadde til 775 ved utgangen av NTP-perioden**

## NTP – en historisk utfordring

Endelig ligger Stortingsmelding 16 (2008 – 2009) – Nasjonal Transportplan for perioden 2010 – 2019 – på bordet. Vi har ventet lenge, men det viser seg at vi har ventet på noe godt.

Selv om noen gir uttrykk for at det burde satses ennå mer enn det regjeringen legger opp til, inneholder meldingen en historisk satsing på samferdsel i Norge. 100 milliarder statlige kroner mer enn forrige transportplan – en øking fra til sammen vel 220 milliarder til over 320 milliarder. Til vegformål styrkes innsatsen over 10-årsperioden fra 157 milliarder til nesten 219 milliarder kroner, en øking på nesten 40 prosent. I tillegg kommer bompenger. Føringen om lokal tilslutning til bompengefinansiering videreføres, men fordi den statlige innsatsen økes, anslås det at til sammen 60 milliarder kroner kan bli stilt til disposisjon til riksvegformål.

Det legges opp til dels sterk øking på alle våre områder, så vel drift som vedlikehold, målrettede investeringer og tyngre strekningsvise utbygginger. Ser vi regjeringens forslag i forhold til transportetatens planforslag, kan det enkelt sies at prioriteringene i forslaget er videreført. I tillegg er det påplussinger på flere områder som kombineres med en sterk satsing på store investeringer.

Det legges opp til en styrking av drifts- og vedlikeholdsinnsetningen på nærmere 30 prosent. Høy prisstigning de siste par årene vil ta noe av denne økingen, og det blir spennende å se den videre prisutviklingen i lys av utviklingen i entreprenørmarkedet. Uansett kan det klart slås fast at den satsingen det legges opp til fører til at vi kan drifte og ta vare på vegnettet langt bedre enn i dag.

Satsingen på mindre investeringer rettet mot framkommelighet, trafikk-

sikkerhet, gang- og sykkelveger og kollektivtrafikk, inklusive universell utforming, er sterk. Sammen med de strekningsvise investeringene vil vi ta et stort skritt mot 0-visjonen. Når vi legger inn den samlede trafikksikkerhetsinnsetningen, vil vi kunne redusere tallet på drepte og hardt skadde med en tredel fram mot 2019. Totalt er det beregnet at vi kan redusere antall drepte og skadde til 775 ved utgangen av NTP-perioden. Dermed gjenstår fortsatt store utfordringer, men en reduksjon på en tredel er et godt skritt på veien mot et bedre samfunn.

De store investeringene, i kombinasjon med de målrettede investeringene på programområdene, vil gi en utbyggings- og utbedringstakt som gir et godt stamvegnett i løpet av rundt 25 år. Satsingen i den kommende 10-årsperioden gir betydelig redusert reisetid på flere strekninger.

Framlegget av NTP er en viktig milepæl. Vi har bak oss et omfattende arbeid som resulterte i planforslaget og et stort arbeid i å bistå departementet i meldingsarbeidet. Det er nedlagt en stor innsats i etaten over flere år som har gitt flott uttelling. Planen skal nå behandles i Stortinget før den skal virkeliggjøres. Det betyr at vi må i gang med planlegging og alle forberedelser som må på plass for at vi skal kunne gjennomføre planen.

Gjennomføringen av NTP gir svære utfordringer for oss i Statens vegvesen. Vi må bruke våre ressurser på en mest mulig effektiv måte, vi må rekruttere mer og vi må helt sikkert kjøpe flere tjenester. Likevel vil de store utfordringene gi en enda mer krevende hverdag for mange i etaten. Men dette er positive krav og positive utfordringer. Jeg er overbevist om at vi alle er innstilt på å stå på for å virkeliggjøre de store utfordringene i NTP.

## REDAKTØRANSVAR

## REDAKSJONEN



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

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

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:  
Wenche Jensen 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 24. mars kl. 13.00. Neste utgave kommer 23. april 2009



Ansvarlig redaktør  
Helge Rong

Mobil: 913 35 867  
Telefon: 75 11 32 89  
E-post:  
helge.rong@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



Journalist  
Geir Brekke

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



Journalist  
Giselle Jensen

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

## KRONIKK

■ De som hadde vært gjennom treningen med den beste og dyreste simulatoren hadde i løpet av de to første årene med førerkort redusert antall ulykker med over halvparten i forhold til de som ikke hadde fått simulatortrening.

# Kan vi oppnå lavere risiko?

■ I 2007 kom SINTEF med rapporten "Bruken av simulering og kjøresimulatorer i opplæringen til førerkort klasse B i Norge og Europa". Prosjektet ble gjort på oppdrag fra Statens vegvesen og ble gjennomført som et samarbeid mellom Statens vegvesen, Høgskolen i Nord-Trøndelag avd. trafikklærerutdanning og SINTEF (Moe m fl-2007).

■ Kjøresimulatorer blir i varierende grad brukt i mange europeiske land. Men det er store forskjeller i hvor systematisk bruken er. Nederland og England er eksempler på land der man har kommet lengst i bruken av simulatorer knyttet opp mot den formelle føreropplæringen. I Norge er det rundt 20 kjøresimulatorer for klasse B. Det er relativt rimelige simulatorer som har begrenset mulighet til å gjenspeile realiteten i trafikken. Videre er det mangel på kompetanse for hvordan kjøresimulatorer kan bidra til bedre førerlæring.

■ I en studie gjennomført i California ble ulykkesfrekvensen til unge førere registrert og relatert til hvilken simulatoropplæring de hadde gjennomført. Det var tre kvalitetsnivåer på kjøresimulatorer. Treningen bestod i å trene på risikosituasjoner der elevene måtte oppfatte og vurdere situasjoner og gjøre valg. De fikk tilbakemeldinger på hvor godt de hadde kjørt relatert til kriterier som var satt opp. De som hadde vært gjennom treningen med den beste og dyreste simulatoren hadde i løpet av de to første årene med førerkort redusert antall ulykker med over halvparten i forhold til de som ikke hadde fått simulatortrening (Allen m fl-2007).

■ Det oppstår ofte et problem når man i diskusjonen om simulering og simulatorer trekker inn begrepet spill. Det forbindes vanligvis med underholdning for barn og ungdom. Spillkonsoller som Playstation, XBOX og Nintendo har ikke noen seriøs klang. Mange har derfor bevisst unngått å bruke termen spill når det handler om utdanning, trening og simulering. I stedet brukes begrepet "decision-based simulation". Det omhandler simulering av hendelser der aktøren gjør vurderinger og tar beslutninger som ledd i en læringsprosess. Hvilken type simulator simuleringen foregår på kan være mange. Professor Espen Aarseth ved Center of Computer Games Research ved IT University i Danmark sier at "skillet mange setter mellom spill og virkelighet, er et falskt skille. Spill er virkelighet". I en kronikk i Dagbladet



**Simulert arena:** Kjøretrening i simulator kan være nytting, om man bruker riktig teknologi, mener Dagfinn Moe ved Sintef. (Arkivfoto: Geir Brekke)

(16/2-2008) sier Magnus Horntvedt og Hans Christian Arnseth ved Universitetet i Oslo:

■ "Nye former for læringsspill kan i stor grad sies å legge til rette for opplevels- og erfaringsbasert

## DAGFINN MOE



■ **HVEM:** Dagfinn Moe er forsker ved Sintef og regnes for å være en av de fremste på atferd i trafikken. (Arkivfoto: Knut Opeide)

læring av situasjoner som det vanskelig kan legges til rette for i virkeligheten. I slike spill kan spilleren gjøre selvstendige valg og løse utfordringer ulikt og få innsikt i komplekse utfordringer".

■ De viste blant annet til spillet "Global Conflict: Palestine" som er utviklet ved IT-Universitetet i København og omhandler Palestina-konflikten på Vestbredden. Denne spilldimensjonen betegnes ofte som "seriøse spill". Professor Michael Zyda i USA var blant de

første som pekte på de pedagogiske mulighetene som dataspill representerer. Han stod bak utviklingen av det internetbaserte strategispillet "Americas Army". Det amerikanske forsvaret hadde som mål å lage et strategispill som kunne brukes i utdannelsen av soldater (Zyda-2004). Spillet ble lansert i 2002 og har vært en suksess. Grand Theft Auto IV, av mange betraktet som årets og kanskje tidens beste dataspill, har gjenskapt et meget realistisk storbymiljø med de aller fleste trafikkale situasjoner.

■ I en studie ved universitetet i Rochester konkluderte forskerne med at dataspill førte til en bedre romoppfattelse, raskere reaksjonstid, gjenkjennelse av mønster og bedret oppmerksomhetsfunksjon og -fordeling gjennom å spille actionspill og strategispill (Green & Bavelier-2003). Den samme effekten ble også påpekt i en undersøkelse av 30 vitenskapelige studier vedrørende effekter av TV- og dataspill på barn og ungdom (Lager og Bremberg- 2005).

■ Opplæring til førerkort burde være et velegnet tema for utvikling av "seriøse spill" basert på "decision-based simulation". En fremtidig satsing for føreropplæringen i et EU-perspektiv ville være å utvikle et spill basert på GDE-matrisen. Spillet eller simuleringen vil kunne gjenspeile problemstillinger som er viktige med hensyn til sik-

ker, effektiv og klimavennlig atferd. Fremtidens vegsystem og det som betegnes som Intelligente Transportsystemer (ITS) vil stå helt sentralt i en slik trafikkulering. Betegnelsen "strategispill" vil da finne sin form i forhold til alle trafikanterollene i trafikken.

■ Det er viktig å skille mellom ny teknologi som effektiviserer og øker nytten av eksisterende pedagogiske metoder, og den teknologien som bidrar til et paradigmeskifte. Dette er en utfordring myndigheter og opplæringsbransjen står overfor. Simulering, PC-spill og videospill er sentrale verktøy både med hensyn til opplæring, analyser og tester av menneskelig atferd.

■ Her er momenter som er kritiske med hensyn til å lykkes med simulering, uansett hvilken arena man er på:

- Realistiske og relevante scenarier
- Utfordrende oppgaver, emosjonelt aktiverende, motiverer til handling og refleksjon
- Store frihetsgrader med hensyn til å velge løsninger
- Repeterbarhet
- Veiledning av kunnskapsautoritet

■ Hvilken type teknologi trenger vi for å oppnå den nødvendige pedagogiske kvalitet?

■ Hvordan kan vi kombinere virkelighet, simulering og spill?



Statens vegvesen

## I MEDIENE:

### Adresseavisen

Vi gratulerer gjerne Nord-Norge med mange, fine samferdselsprosjekter trygt på plass i Nasjonal transportplan som legges fram i dag. Takket være samferdselsministerens besøk i Tromsø i går, kunne aviser og kringkasting i nord lage mange, store oppslag om utbygging av E6 og nye bruer, havner og småflyplasser. Mens Nord-Norge jubler, venter Kongen i statsråd.

### Bergens Tidende

Nasjonal Transportplan (NTP) gir et løft til norsk samferdsel. Men Bergen og Vestlandet har ikke så mye å juble for. La oss ta det positive først: Regjeringen vil bruke rundt 100 milliarder, eller 45 prosent, mer på vei og jernbane i perioden fram til 2020, sammenlignet med den tiårsperioden vi nå legger bak oss. Det forutsetter at Navarsete holder ord, og hvert år bevilger de summene som NTP lover.

### Fædrelandsveien

Fremleggelsen av Nasjonal Transportplan var en gedigen skuffelse. Der ble alle håp om at landsdelen skulle få en anstendig del av regjeringens milliarddryss, effektivt avlivet. I det hele tatt er det forstemmende å se hvor dårlig Sørlandet kommer ut i en transportplan som i sitt omfang og sine nasjonale ambisjoner ellers er løfterik.

### Nordlys

Slegger skal synge og hamrene slå på E6 fra Majavatn til Bjørnevatt de neste ti årene. Svart asfalt og gul midtstripe blir de rødgrønnes signatur og viktigste våpen i kampen om velgerne. Sju milliarder kroner vil bli brukt på veisektoren i Nord-Norge fram til 2019. Du får mye asfalt og gul maling for sju milliarder, men enda viktigere er signaleffekten. Å bygge vei betyr å tro på framtiden langs veien.

### Moss Avis

Rasulykken ved Namsos vekker dystre minner i Østfold, ikke minst i Trøgstad. Det er i tillegg registrert rasfarlige områder også i Moss og mosseregionen. Listen over skred- og rasulykker er i det hele tatt lang og forlenges år for år. En bedre kartlegging er nødvendig med tanke på både generelle sikringstiltak og på de forholdsregler som må tas før det kan graves eller sprenges.

## TRAFIKKSIKKERHET

### Vil TS-utbedre E18

■ ■ Fire entreprenørfirmaer har meldt interesse for jobben med TS-utbedringer på E18 i Grenland mellom Telemarksporten i Porsgrunn og Riiskrysset i Bamble. De fire er Kaare Mortensen AS: 6,1 mill. kr, Marthinsen og Duvholt AS: 5,8 mill. kr, NCC Roads AS: 6,4 millioner kroner og Trafikk og Anlegg AS: 6,7 mill. kr.

### Få bruker blinklys

■ ■ Bare en tredel av bilistene bruker blinklys når de skal ut av en rundkjøring. Yrkessjåfører er like dårlige som privatsjåfører. Det viser en telling foretatt av Norges Automobilforbund i Moss sist uke for Trygg Trafikk. Også en telling i Stavanger konkluderte med at få viser tegn ved blinklys ved kjøring ut av rundkjøringer.



### Fem vil TS-utbedre

■ ■ Fem firmaer søker jobben med å trafikksikre E134 i Kongsberg mellom Saggrenda og Meheia mot Telemark grense. Rekkverk skal skiftes og sideterreng og fjellskrenter renskes. Tilbyderne er: Kaare Mortensen AS: 5,9 mill.kr, NCC Roads AS: 5,8 mill. kr, Trygg Vei AS: 5,9 mill. kr, Mesta Drift AS: 5,7 mill. kr og Veisikring AS: 5,76 mill. kr.

### Nytt TS-tiltak

■ ■ Heile ti entreprenører har levert pris på trafikksikringstiltak på to fylkesvegstrekingar i Fjell i Hordaland. Det blir bygd fortau, kombinert med nytt leidningsnett for kommunen. Djønne maskin har lågaste sum, med 21,6 mill. kr. Nærast kjem Hjartøy Entreprenørforretning med 21,8 mill., Sartor Maskin 22,8 og Vassbakk & Stol 24,2 mill.



**Rett løysing:** - Slike gangbruer må vi få fleire av, seier Tor Høyland i Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

### – Det fins knapt eit trafikksikringstiltak som kan vise til betre effekt enn bygging av gangbru eller undergang.

Geir Brekke

Det er Tor Høyland i Statens vegvesen Region vest som seier dette. Han har mange års røyndle frå trafikksikringsarbeid i etaten, og er oppteken av at slike gode punkttiltak har ein tendens til å falla

mellom to stolar i TS-prioriteringane.

– I handbøkene våre heiter det at vi kan redusere fotgjengarulykkene med 82 prosent når vi byggjer planskilt kryssing i form av fotgjengartunnel eller gangbru over køyrevegen. Dette gir slike tiltak topplasseringa på lista over effektive TS-tiltak, forklarar Høyland. Dei har til dømes betre effekt enn bygging av midtrekkverk, som og er eit svært godt tiltak.

#### Høg pris

– Meterprisen på ei bru eller ein tunnel for fotgjengarar og syklistar er høg. Kostnaden for slike tiltak

– fem til sju millionar pr. kryssing – kan ofte vera høgare enn den årlege potten som er øyremerkta trafikksikring i eit vegdistrikt. Det fører med seg at vi ofte vel ei billigare løysing, som lysregulering av kryssinga eller opphøge gangfelt. Snittkostnaden på gangbru eller undergang er mellom fem og sju millionar kroner. Får Statens vegvesen ein milliard til dette kan vi sikra 200 kryssingspunkt landet over. Samla sett vil gevinsten vera stor, meiner Høyland.

#### 35 døyr årleg

Kvart år blir rundt 35 fotgjengarar drepne i trafikken her i landet. Om

lag 125 blir hardt skadde. Saman med møte- og utforkjøringsulykker, er fotgjengarulykkene dominerande når det gjeld alvorleg skade.

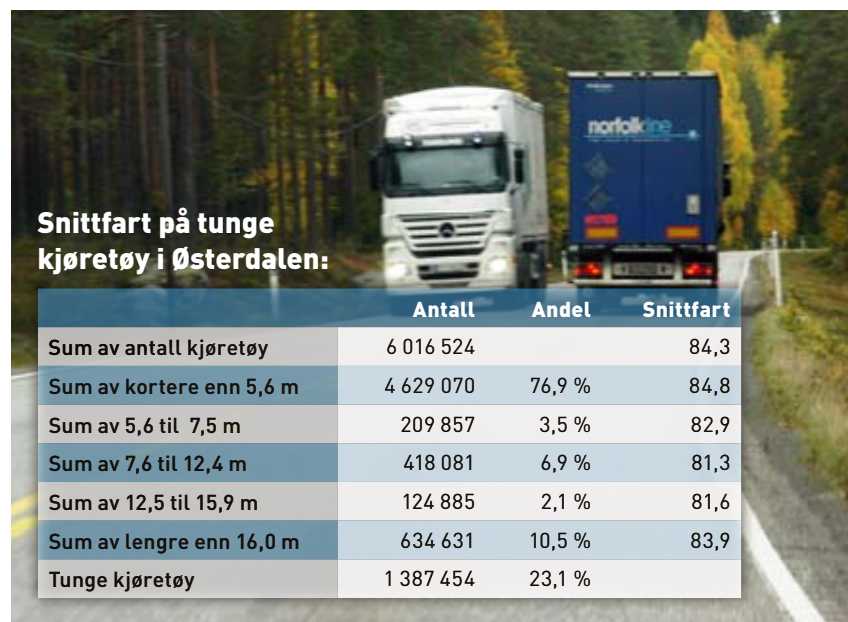
– Langs vegane våre har vi mange enkeltpunkt der fotgjengarar skal kryssa vegen. Ofte er dette vegar med høg biltrafikk og høg fart, men relativt få fotgjengarar. Desse stadane er anten regulert med eit vanleg gangfelt eller berre som eit tilrettelagt kryssingspunkt utan gangfelt-striper. Det er relativt lite sannsynleg at det skjer ulykker i kvart av desse enkeltpunkta, men konsekvensen er ofte fatal når ulykka skjer. Dermed er effekten svært god når vi får skild fotgjen-

garane frå biltrafikken med undergang eller bru seier Høyland.

#### Øyremerking

Lokalt vil ei satsing på gangbruer og undergangar bli møtt med glede frå bekymra foreldre. På same vis som dei mange som kjempar for rassikring.

– Men når det skal satsast særskild på rassikring og midtrekkverk dei neste ti åra, bør det setjast av ekstra midlar også til sikring med planskilte kryssingspunkt på skulevegane. Det er behov for å løfta slike tiltak fram frå sekkeposten med generelle TS-tiltak, seier Tor Høyland til slutt.



## Kjører for fort

**Tall fra Statens vegvesen at trailere i snitt ligger fire km over fartsgrensen i Østerdalen i sommermånedene.**

Henriette Erken Busterud

Registreringer viser at på tre av målepunktene langs rv. 3 (mellom Elverum og grensen mellom Hedmark og Sør-Trøndelag) kjører vogntogene i snitt ca fire kilometer for fort i registreringsperioden. Og det til tross for at fartsgrensa for vogntog er 80 km/t. Bakgrunnen for tallene er over 600.000

passeringer av kjøretøy lengre enn 16 m ved målepunktene fra 2004 til 2006.

#### Innblandet i ulykker

Ulykkesoversikter viser at det var 165 personskadeulykker langs samme strekning i samme periode. Tungebiler var innblandet i nærmere 1/3 av disse ulykkene.

– Små fartsøkninger har store konsekvenser for utfallet av ulykker. Øker kjørefarten med 10 prosent i forhold til fartsgrensa, så øker antall drepte med 25 prosent. Det er kritisk for trafikksikkerheten at de største kjøretøy kjører så fort som de gjør. Selv om dette vanligvis er meget dyktige sjåfører

kreves det mye for å kunne manøvrere kjøretøyene. Høy fart gir lang nedbremsing og kort reaksjonstid, sier seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

#### Også over 100 km

Statens vegvesens tall viser at mange tungebiler også kjører for fort i 100-soner.

– Når vi ser på gjennomsnittshastigheter på motorveger, så ser vi at tungebiler kjører nesten like fort som personbiler. De fleste kjører ti kilometer for fort der, sier Amundsen og legger til at tungebiler reduserer farten mindre enn personbiler når det er snø og vanskelige kjøreforhold.



**Rett levert:** Bilar med farleg gods skal ha eige merke bak på bilen. (Foto: Geir Brekke)

# Mindre ventetid for farleg last

**Det er håp om at færre tungbilar bryt reglane for farleg last når dei no slepp vente i timevis for å kome om bord på ferjene.**

Geir Brekke

Etter dei nye reglane for farleg last skal tungbilane køyre om bord i ferja etter den plassen dei har i køen på ferjekaien. Tidlegare var forskriftene slik at ferjemannskapet måtte ta omsyn til annan trafikk for å frakte bilar med farleg gods trygt på den aktuelle ferjestrekninga.

– Vi kjenner til døme der sjåføren måtte vente i åtte timar før han fekk bilen med ferja, seier trafikklærer Terje Mørkve. Han har spesialisert seg på farleg last i køyreopplæringa, og blir brukt som innleiar på møte og seminar i transportbransjen og Statens vegvesen.

Farleg last på bil skal vere merka med oransje skilt med bestemte siffer etter typen last som er under transport.

#### Fjerne skilta

– Vi veit at sjåførar har teke av skilta for å unngå ekstra ventetid på ferjer, seier Mørkve.

Dette blir òg stadfesta av Statens vegvesen. Seksjonsleiar Per Bergheim fortel om eit døme der sjåføren hadde plukka av skiltet under frakt av 6 tonn med sprengstoff.

– Han blei teken i ein rutinekontroll i Sogn og Fjordane. Det er grunn til å tru at det har vore ein heil del slike tilfelle som vi ikkje kan dokumentere, seier Bergheim.

Terje Mørkve er ofte ute og

held innlegg i bransjen. Selskap som køyrer faste ruter tek regelverket til etterretning og driv seriøst. Men verre stilt er det nok med firma som berre sporadisk køyrer med farleg last, og som transporterer stykkgoods.

#### Sporadisk

– Problemet er gjerne at det ligg føre for dårleg informasjon frå avsendar, seier Mørkve. Det vil seie at bestillar av transporten,

ein leverandør eller ein godsterminal, ikkje har gitt god nok dokumentasjon til sjåføren eller lastebileigaren.

#### Eigen rådgivar

I dag er det krav om at transportselskapa skal ha sikringsrådgivar for transport av farleg gods.

– Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap har sagt at det er behov for 2500-3000 slike rådgivarar i landet. Men så

langt er det berre 350 stillingar som er godkjende. Når dei største selskapa har ein slik rådgivarstilling, så er dette ikkje nok.

– Men under kontroll er det alltid best at spørsmåla går til sikringsrådgivaren, og ikkje til sjåføren, seier Terje Mørkve, som er merksam på at det er store krav til å halde seg oppdatert på reglementet om farleg last for kontrollørane frå Statens vegvesen.

## Omfattende fagfelt

**- Kontroll av farlig gods er kanskje det fagfeltet som er mest omfattende å holde seg oppdatert på.**

Geir Brekke

Det sier leder for utekontrollen ved Bergen trafikkstasjon, Tom Børslid.

– Regelverket er stort og komplisert. Vi har utfordringer

med å holde kompetansen på et tilstrekkelig høyt nivå innenfor dette fagfeltet. Det er et komplisert regelverk som gjelder, med stadige endringer. I Region vest er vi derfor opptatt av å få gjort noe som kan føre til at vi bedre holder kompetansen opp på dette området, sier Børslid.

Både seksjonsleder Dag Thorson og Farlig gods-ansvarlig Rolf Gullachsen peker på at forholdene på kontrollplassen også er viktige.

– Dersom det skulle være en lekkasje på bilen med farlig last, har vi ingen god nok kontrollplass i bergensområdet. Plassen ved krysset mellom E39 og E16 i Vågsbotn ligger for nær boligområder til å kunne nyttes til ADR-kontroll. Men Romslo på E16 og Liavatnet ved riksveg 555 kan benyttes. Vi har også hatt kontroller på ferjekaien i distriktet, sier Gullachsen, som legger til at Statens vegvesen blant annet foretar grundig sjekk av ventiler og lokk for å hindre lekkasje fra biler med farlig gods.



**Kompetanse:** – Vi har utfordringer med å holde kompetansen på farlig gods, sier Tom Børslid. (Foto: FotoKnudsen)

## AKTUELT

**Kniver om stor rekkverksjobb**

■ ■ Tre firmaer kjemper om oppdraget med bygging og utskifting av rekkverk langs riksvegnettet i Vest-Agder fylke i årene 2009-2010. De tre som sikler på dette oppdraget er: Mesta AS: 9,8 millioner kroner, Autovernmontasje AS: 9,9 millioner kroner og CC4: 9,9 millioner kroner.

**Elektrojobb i Nedre Telemark**

■ ■ Tre firmaer har gitt tilbud på jobben med drift og vedlikehold av elektriske anlegg i Nedre Telemark distrikt. Firmaene er: Mesta Elektro AS: 23,7 millioner kroner, Otera Montasje AS: 21,5 millioner kroner og Skagerak Energi AS: 20,4 millioner kroner.

**Kun to elbud i Øvre Buskerud**

■ ■ Kun to firmaer har meldt sin interesse for drift- og vedlikeholdsjobben på elektriske anlegg i Øvre Buskerud distrikt. Fra tilbudsåpningen i slutten av februar var det disse to firmaene som la inn bud på jobben. Ringeriks Kraft: 17,8 millioner kroner og Mesta Elektro AS: 20,9 millioner kroner.

**Fire elektrobud**

■ ■ Fire firmaer har lagt inn tilbud på kontrakten på drift og vedlikehold av veglys i Nedre Buskerud distrikt. De fire firmaene er Mesta Elektro AS: 15,6 millioner kroner, Infratek Service AS: 7,5 millioner kroner, EB Energimontasje: 15,1 millioner kroner og Otera Trafikkteknikk: 12,6 millioner kroner.

**Brureparasjon i Porsgrunn**

■ ■ Fire firmaer sloss om jobben med å reparere og rehabilitere Porsgrunn klaffebri. De fire er Mesta AS: 14,2 millioner kroner, NLI Alfred Andersen AS: 10 millioner kroner, Vedlikehold-Service Drammen AS: 7,7 millioner kroner og Ypsilon Contractors AS: 5,4 millioner kroner.

**Tvekamp i Øvre Telemark**

■ ■ Det er kun to entreprenørfirmaer som fighter om jobben med drift og vedlikehold av elektriske anlegg langs vegene i Øvre Telemark distrikt. Duellantene i denne tvekampen er henholdsvis Mesta Elektro: 18,1 millioner kroner og Dyrud Elektro AS: 25,1 millioner kroner.

**Bruvedlikehold**

■ ■ Fem entreprenører har meldt interesse for jobben med bruvedlikehold i Øvre Telemark distrikt. De fem tilbyderne på denne samlekontrakten er: Vedlikeholdsservice AS: 7,9 millioner kroner, BM Overflate Teknikk AS: 5,8 millioner kroner, Ypsilon Contractors AS: 6,8 millioner kroner, CC4 Montasje AS: 7,5 millioner kroner, Mesta Drift AS: 6,7 millioner kroner.

# Heder og ære til vegvesen.no



4. best i landet her: vegvesen.no fikk i fjerdeplass i både Farmandkonkurransen om beste offentlige nettsted og i Kommunikasjonsforeningens kåring. Webredaktør Kristin Moe og webadministratør Anne Bølstad har all grunn til å være fornøyde. (Foto: Henriette Erken Busterud)

**I forrige uke ble Statens vegvesens nettløsning kåret til landets fjerde beste nettsted to dager på rad: Både i Farmandkonkurransen om beste offentlige nettsted og Kommunikasjonsforeningens kåring.**

Henriette Erken Busterud

Med 12.000 sider, 3 millioner sidevisninger per måned og 40.000 besøkende hver uke, er vegvesen.no blant landet største nettsteder.

Etter at de nye nettsidene ble lansert i midten av desember, har antall spørsmål til den digitale assistenten Ida gått drastisk ned, noe som tilsier at folk finner fortene fram enn før.

**Mer å gjøre**

– Vi er selvsagt glade og stolte. Vi tar disse topplasseringene som en klar indikasjon på at vi er på rett veg når det gjelder å utvikle Vegvesen.no til en målgruppeorientert portal for etatens tjenester og informasjon. Dette er en utrolig inspirasjon for det videre arbeidet. Og vi er mange som har jobbet med dette. Jeg vil spesielt nevne Landsdekkende Grafisk senter og webredaksjonen. Men vi har fortsatt en stor jobb å gjøre både når det gjelder tjenester og språk, sier webredaktør Kristin Moe, som sammen med

webadministratør Anne Helene Bølstad, har ledet arbeidet med vegvesen.no.

**To kåringer**

Farmandprisen er en prestisjetung kåring av offentlige virksomheters nettsider. Stortinget.no vant årets konkurranse, foran Skatteetaten.no og Medietilsynet.no. Vegvesen.no ble altså nummer fire. I juryens dom heter det blant annet at det er sjeldent at en offentlig etat tør å presentere det publikum etterspør framfor å vise fram det den selv har lyst til. Videre får nettstedet ros for veldig god brukerinngang, det er tydelig navigasjon og lett å finne fram.

Vegvesen.no ble også nummer fire i Kommunikasjonsforeningens kåring av nettsider. Der måtte vegvesen.no se seg slått av visitnorway.com, vinmonopolet.no og skanska.no.

**Stolt**

– Dette er en kjempeanerkjennelse og noe jeg virkelig er stolt over. To topplasseringer viser at det er tenkt riktig underveis. Jeg vet det ligger en enorm innsats bak disse sidene, så all heder og ære til alle dem som har deltatt i arbeidet, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

– Med 40.000 besøkende hver dag er vegvesen.no vår viktigste arena for kundekontakt. Her søker alt fra 16-åringer som skal ha førerkort til folk som skal få en veg over eiendommen sin. Derfor er det viktig at vi skriver for folk flest. Våre kunder skal finne det de leter etter sjøl om de bruker sine egne ord i stedet for jurist- og byråkratispråket, noe det også er krav om på offentlige nettsteder, sier vegdirektøren.

## Ønsker trafikklærernes meninger

**Fire år har gått siden innføringen av ny føreropplæring. Nå vil Statens vegvesen ha trafikklærernes synspunkter på hvordan den fungerer.**

Anne Marit Ø. Johansen

– Vi ønsker å få vite hvordan trafikklærerne tolker kravene i lære-

planene og trafikkopplæringsforskriften. Dette gjelder både hvordan den teoretiske og praktiske undervisningen blir gjennomført og hva de synes om de ulike endringene i læreplanene, sier Hans-Petter Hoseth, som gjennomfører undersøkelsen i Statens vegvesen.

**Påvirkningsmuligheter**

Fram til 3. april 2009 kan trafikklærerne si sin hjertens mening i et webbasert spørreskjema.

– Svarene vi får inn vil kunne danne grunnlag for en fremtidig revisjon av læreplanene og forskriftene. Her får trafikklærerne muligheten til å påvirke den framtidige utviklingen av læreplaner og trafikkopplæringsforskriften. Vi håper så mange som mulig benytter denne muligheten, sier Hoseth.

**Fra flere sider**

Gjennom prosjektet Krafttak for ny føreropplæring (KRAFT) har Statens vegvesen gjort observasjoner på hvordan de ulike delene av føreropplæringen fungerer.

– Trafikklærerne har sin oppfatning av hvordan den fungerer. Det er viktig for oss å se føreropplæringen fra alle sider for å gjøre den bedre, påpeker Hans-Petter Hoseth.



**Fire byregioner:** Drammen og Buskerudbyen er en av fire byregioner i sør som nå skal stå på egne ben. (Foto: Kjell Wold)

# Byregioner på egne ben

**Når de fire byregionene i Region sør møtes til Bystrategisamlings i Drammen 26. og 27. mars, passerer en ny og viktig milepæl. Kvartetten skal opp å stå på egne ben.**

Kjell Wold

Strategiprojektet for helhetlig

areal- og transportutvikling i de fire byregionene Agderbyen, Grenlandsbyen, Vestfoldbyen og Buskerudbyen går nå fra utviklingsfase over til delprosjekt- og gjennomføringsfase.

– Vi i Statens vegvesen ønsker fortsatt å ha en aktiv pådriverrolle gjennom tett samarbeid og faste årlige oppfølgingsmøter med byregionene, sier Tor Atle Odberg i Statens vegvesen.

#### **Vegdirektøren åpner**

I tillegg til en rekke representanter for det offentlige i de fire byområ-

dene, kommer også folk fra fylkeskommunene og fylkesmennene, Miljøvern- og Samferdselsdepartementet til samlingen i Drammen. Vegdirektør Terje Moe Gustavsen innleder konferansen med å fortelle mer om etatens rolle i den regionale byutviklingen. Jernbaneverket, TØI, NHO og andre fagmiljøer vil også gi viktige innspill til det videre arbeidet med byregioner.

#### **Testbaner**

De fire byregionene i Region sør er nasjonale testbaner for utvikling

og utprøving av ulike indikatorer for miljøvennlig bytransport. Guro Berge fra Vegdirektoratet skal snakke om indikatorarbeidet og hva indikatorene kan brukes til lokalt og hvor viktig de er. På indikatorverkstedet vil deltakerne bli delt inn i grupper som skal gjennomgå ulike indikatorer knyttet til drivkrefter, pressfaktorer, miljøkvaliteter, konsekvenser og tiltak. Resultatet av verkstedet skal inngå i det videre utviklingsarbeidet.

#### **Grenseløst**

Responser har vært veldig god, og

Statens vegvesen har til nå hatt rollen som pådriver og koordinator i dette arbeidet.

– Hovedutfordringen er manglende helhetlig areal- og transportutvikling som fører til byspredning og truer eksisterende bysentra. Dette fører til økt transportbehov, økt bilbruk, dårligere miljø og reduserte muligheter for miljøvennlig transport, sier Odberg.

– Samarbeidet om å snu denne utviklingen kjenner ingen kommune- eller sektorgrenser, slår han fast.



## Pigger av i nord

**Nordlendingene velger piggfritt helt frivillig. I Alta kjører 40 prosent av bilparken med piggfrie vinterdekk. Bodø har 38 prosent og Tromsø 16,5.**

Giselle Jensen

Bileierne i de nordligste fylkene vel-

ger det miljøvennlige alternativet uten å tvinges gjennom gebyrer. I regionen som helhet kjører 17 prosent med piggfrie dekk. Finnmarks største by går foran med hele 40 prosent piggfrie dekk.

– Det er stabilt innlandsklima med snø hele vinteren i Alta. Kanskje det er forklaringen, lurer Britt Cristine Mathisen som har hatt ansvaret for piggfri-kampanjen, som trolig kan ta en del av æren for den miljøvennlige utviklingen.

#### **Fortsatt satsing i Tromsø**

Andelen bileiere i Tromsø som har valgt å bytte til piggfrie dekk er nesten doblet siden i fjor. Nå kjører 16,5 prosent av bilene uten pigger.

– Forhandlerne bekrefter at omkring 20 prosent av dekkosalget i vinter har vært piggfrie dekk, forteller Mathisen. Til våren tar hun fram kampanjen igjen for å påvirke dem som fortsatt kjører med piggdekk, slik at de bytter til sommerdekk så tidlig som det er forsvarlig å gjøre. Tromsø har stor konsentrasjon av svevestøv, spesielt om våren. Større piggfri andel kan bidra til å redusere plagene.

## ITS

### Dette er ITS

ITS (Intelligent Transport Systems) er systemer og tjenester på transportområdet. ITS kombinerer teknologi og trafikkteknikk som bidrar til bedre framkommelighet, sikkerhet, tilgjengelighet og miljø. ITS bygger på informasjonsflyt mellom trafikantene, kjøretøyene og infrastrukturen.

#### ITS langs norske veger i dag:

- Automatiske bomstasjoner
- Streknings-ATK
- "Din fart" tavler
- Kjørvarsling
- Dynamiske skilt/fartsgrenser
- Fritekst-tavler langs vegen
- VisVeg
- Signalprioritering av buss og trikk
- Trafikkovervåkingskamera
- Registrering av vær- og føredata
- Registrering av luftkvalitet i de største byene

#### Under planlegging:

- Varsling av ferjetider
- Elektroniske midt- og kantlinjer
- Tungbilkontroll i fart
- Elektroniske kant- og midtlinjer
- Automatisk deteksjon av stopp i tunneler
- Prioritering av godstrafikk ved signal
- Reisetidsinfo i rushen i de fire største byene

### Vegdatabanken endelig voksen

Etter ti år står NVDB endelig på egne ben.

Giselle Jensen

Databasen rommer alle relevante data om veg og trafikk på europa, riks- og fylkesvegnettet som for eksempel tunneler, rekkverk, vegdekke, trafikk tall, ulykker, støy og forurensning. Databasen brukes til planlegging, drift og vedlikehold av vegnettet. Staten er selv den største brukeren, men en tredel av brukerne er eksterne. – Både kommuner, konsulenter, ingeniører, entreprenører, borettslag og forskningsinstitusjoner etterspør informasjonen. Ikke minst er studenter som skriver prosjektoppgave interessert, forteller tidligere prosjektleder Trond Hovland i Statens vegvesen.

#### Geometrisk grunnlag

– Selv om NVDB stadig vil være under utvikling, har vi fått et system som fungerer greit for de fleste brukerne, forteller Hovland. VisVeg er et eksempel på et system som bygger på informasjonen som ligger i vegdatabanken. – De største utfordringene med NVDB er å tilpasse NVDB-web, rapportsystemet og datakvaliteten til nye og mer detaljerte brukerkrav. NVDB er basert på geometri og kan vise fagdata på alle typer kart. Takket være samarbeidet med Kartverket og Vägverket har vi delt på oppgavene, det har spart oss for mye penger, sier han.

### Hovland leder ITS-Norway

Trond Hovland fra Vegdirektoratet overtar 1. april som ny leder av ITS-Norway etter Ivar Christianen. ITS-Norway er en medlemsforening som jobber for renere, smartere og sikrere transport. Foreningen har 70 medlemmer fra ulike bransjer. Hovland leder i dag arbeidet med Nasjonal vegdatabank og er ansatt i Vegdirektoratet.

# ITS i alt



**– Alt vi gjør handler om sikkerhet, framkommelighet, tilgjengelighet og miljø. For å nå våre mål må vi ta i bruk ITS på alle områder, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.**

Henriette Erken Busterud

– Vi har etter hvert fått en mye bredere rolle enn å bygge og drifte vegnettet: Vi er en operatør av et vegsystem og har et helhetlig transportansvar. Vi kan ikke lenger bygge oss ut av alle kapasitets- og sikkerhetsproblemer. På mange måter er kjente tiltak brukt opp. Nå må vi tenke nytt, og vi har vilje, evne og mot til å finne nye løsninger og integrere dette på alle fagområder. ITS må ses på som en integrert del av det vi gjør, og ikke som et hjelpemiddel, understreker vegdirektøren.

Statens vegvesen er en foregangseter på området og sender nå ut en handlingsplan for ITS på høring internt. Der er det foreslått tiltak for 300 millioner kroner fram til 2014.

#### Sikrere trafikk

Vegdirektøren peker på en rekke områder der ITS vil gi bedre resultater, ikke minst når det gjelder trafikk sikkerhet. – Vi sier i NTP at vi skal redusere antall skadde og drepte med minst en tredjedel. Dette er ikke småtteri. Vi må ha tiltak på det fysiske området og førersida, men ikke minst på teknologisida for å få til dette - som fotobokser, ISA, alkoholås, og elektroniske midtlinjer, sier Gustavsen og viser til at de andre transportetatene så å si har null drepte takket være teknologiske løsninger.

#### Mange områder

I framtida må flere personer fraktes med færre transportmidler i storbyer, noe en blant annet kan få til med trafikkstyring, kjøprising, informasjon og tilfartskon-

troll. ITS kan avhjelpe store logistikkutfordringer innen godstransport og bidra til optimalt transportmiddelvalg. Dynamiske fartsgrenser kan redusere luftforurensningen i storbyområder. Trikk og buss kommer forttere fram ved hjelp av signalprioritering og sanntidsinformasjon på holdeplasser gjør det mer forutsigbart å reise kollektivt. I det hele tatt: ITS får ting til å gli lettere.

#### Fokus på personvern

– Vi må hele tida avveie personvernet mot det vi vinner ved å ta bruk ITS. Vi må ikke anvende noe så vi utfordrer personvernet unødige. Derfor må vi finne løsninger og ha en god dialog med Datatilsynet slik at vi forstår hverandres roller. Men, understreker vegdirektøren, har også lagt en del løsninger for å tilby anonymitet, som ved passering av automatiske bomstasjoner der det er mulig å ikke ha brikke og betale manuelt på bensinstasjon for så å få slettet alle opplysninger når en har betalt.

### Satser i Stockholm

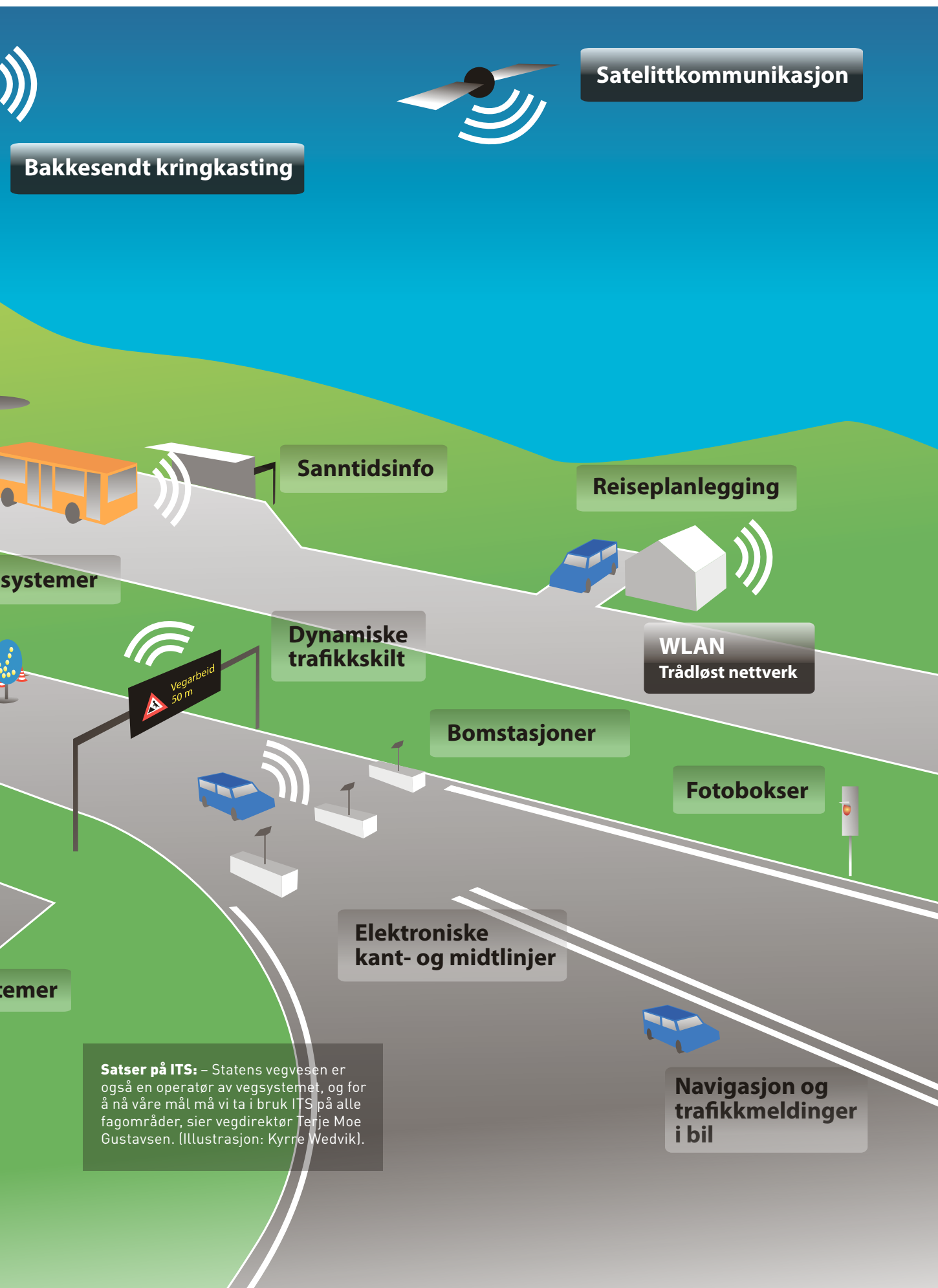
Årets verdenskongress innen ITS arrangeres i Stockholm i september. Mens Statens vegvesen tidligere har vært en av flere aktører på en felles norsk stand, skal etaten i år vise seg tydelig fram på egen hånd. Foreløpige planer er blant annet å vise fram AutoPASS EasyGo, Nasjonal vegdatabank og Statens vegvesens kjøresimulator.

### Førerløst i Trondheim

EU-prosjektet CityMobil jobber ut fra at førerløse kjøretøyer vil spille en viktig rolle i de totale bytransportløsninger i framtida. I august arrangerer prosjektet et seminar om miljøvennlig bytransport i Trondheim og en demonstrasjon av førerløse kjøretøyer. Statens vegvesen er medspiller for SINTEF, som er Norges partner i prosjektet.







## Smartere frakt i byer

I EU-prosjektet Smart Freight skal de se på muligheter for å bruke ITS til å styre og prioritere godstransport i byområder. Det skal gi større forutsigbarhet for næringstransporten.

Henriette Erken Busterud

– Et viktig poeng er å kunne gi individuell styring og veiledning til godssjåfører. Via et datasystem skal sjåføren melde ønske om terminalplass til et gitt tidspunkt. Det vil bli gitt en time-slot, og sjåføren må vente på en hvileplass i utkanten av byen. Når tida er inne skal lastebilen bli prioritert gjennom trafikksystemet, for eksempel ved hjelp av lyssignal eller ved bruk av kollektivfelt. Hvordan en lastebil prioriteres vil avhenge av hvor høy miljøklasse kjøretøyet har og hvor fullastet det er, forteller Per Johan Lillestøl i Staten vegvesen. Etaten er en av de norske partnerne som koordineres av Sintef IKT.

### Test i flere byer

I Trondheim, som er et testlaboratorium for ITS i Norge, skal de blant annet se nærmere på kommunikasjonen mellom vegtrafikksentralen og godstyringsentralen.

– Vi skal teste denne teknologien i to lastebiler i Trondheim for å demonstrere teknologien og kommunikasjonsløsningen. I Dublin, Winchester, Bologna og Göteborg skal løsningen simuleres på data for å finne potensialet for denne måten å gjøre det på, sier Lillestøl. Prosjektet skal være ferdig i juni neste år.

**Smartere frakt:** I et EU-prosjekt testes det nå ut ITS-teknologi som skal gi mer effektiv frakt. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)



## Fakta om ITS på veg 2020:

Etatsprogrammet går fra 2007- 2010 og har en ramme på 21 millioner. Mye av utviklingsarbeidet er fullført, nå kommer installasjonene på vegen. Hovedvekten av de synlige tiltakene blir installert mest mulig samlet på vegen i Trondheim for å lette studier og demonstrasjoner. Det kan være første steg på vegen til en permanent arena for uttesting av teknologiske løsninger. Kunnskapsinnhenting og adferdsstudier er vesentlige deler av prosjektet.

## Laboratoriet Trondheim

**Intelligente transportsystemer kan gi bedre trafikkavvikling og øke sikkerheten på vegen. Foreløpig er trønderne prøvekaniner i utviklingen av framtidens vegnett.**

Giselle Jensen

Elektroniske kant- og midtlinjer som varsler når bilen krysser linjen er kanskje det aller sprekste initiativet i det framtidens etatsprogrammet ITS 2020. Utstyret ligger allerede frest ned i asfalten på prøvestrekningen E6 mellom Klett og Sandmoen sør for Trondheim.

– Det er ikke særlig synlig og signalene mottas bare i biler med

egen antenne og skjerm. Vegmerkingen skiller seg ikke fra vanlig merking, opplyser prosjektleder Anders Godal Holt. Nå pågår testing for å finne den beste måten å varsle føreren - med lyder, vibrering osv. – Det kan også være gevinster å hente i vintervedlikeholdet, som brøyting over fjelloverganger, sier Holt. Ifølge EU-kommisjonen kan bruk av ITS redusere køer og forsinkelser med 5-15 prosent, trafikkulykker med 5-15 prosent, antall skadde med 5-10 prosent og CO<sub>2</sub>-utslipp med 10-20 prosent.

### Tavler med fritekst

Videoopptak ser forskjell på flyt og kø og sender informasjonen til elektroniske tavler ved vegen, en av dem

kommer i løpet av våren på Omkjøringsvegen i Trondheim. – Det vil gi varsel om kø og dermed om å tilpasse farten. Tavlene kan også melde om vegarbeid eller andre uventede hendelser. Andre tavler vil gi informasjon om trafikkavviklingen, forteller Holt. Disse tavlene vil dessuten på sikt også varsle om reell reisetid på enkelte strekninger.

– Informasjon vil gi trafikantene muligheten til å velge, for eksempel å reise kollektivt eller endre kjøreruten for å unngå kø. Dermed får vi en miljøgevinst i tillegg til smidigere trafikkavvikling, slår han fast. Den samme informasjonen vil kunne bli tilgjengelig på internett.

### Kan plukke ut synderne

Dersom Datatilsynet gir grønt lys kan Vegvesenet på framtidens utekontroller velge å vinke inn tungbilsjåfører

som tidligere har brutt bestemmelsene. – Vi prøver ut kamera med bildegenkjenning kombinert med søk i dataregistre. Det betyr at vi kan få informasjon om kjøretøyets historie, mislighold av vektbestemmelser eller kjøretid før bilen når fram til kontrollpunktet. Da kan vi unngå å bruke ressursene på de lovlydige, men fokusere på dem vi faktisk ønsker kontakt med, sier Holt. Han understreker at dette krever et godt samarbeid med Datatilsynet.

**Simulert kjøretur:** Tavle for elektronisk køvarsling på Omkjøringsvegen i Trondheim. Statens vegvesen skal teste tavler som varsler kø, et av flere tiltak i Etatsprogrammet ITS 2020. (Foto: Statens vegvesen)



## ITS

## Mer ITS kan påvirke vegnormalene

– Med elektronisk kant- og midtlinje kan vi kanskje redusere kravene til både veglinja og vegens sideterreng, og dermed kutte i anleggs- og driftskostnader. I dag går kravet for montering av midtrekkverk ved 8000 kjøretøy pr. døgn. Denne grensa kan nok heves ved bruk av elektronisk midtlinje, og da kan vegen bygges smalere enn med fysisk rekkverk, sier sjefingeniør Randi Eggen, som har ledet arbeidet med revisjonen av Håndbok 017 Veg- og gateutforming. Neste utgave av håndboka vil ha mer fokus på ITS som tema. Økt instrumentering av vegnettet vil for øvrig gi mye bedre trafikk- og reisevanedata.

## Informasjon om vegnett i bil

Vegvesenet deltar i utvikling av systemer og rutiner som skal gi deg elektronisk informasjon om vegnettet du kjører på og varsle om du kjører for fort. Informasjon om endringer i fartsgrensen der du kjører kan overføres til bilen i samme sekund vedtaket fattes, etter kvalitetskontroll, forteller Trond Hovland. Informasjon om endringen lastes først inn i Nasjonal vegdatabank, før den sendes deg. Systemet forutsetter at bilen har mottakerutstyr som tilbyr informasjon om vegnettet. – I dag har få biler innebygd navigator, men det blir raskt standardutstyr, tror Hovland. Rutiner og systemer utvikles gjennom EU-prosjektet ROSATTE.

## Reisetid i storbyer

Statens vegvesen vil fra neste vår registrere reisetid på utvalgte strekninger inn og ut av Oslo, Trondheim, Bergen og Stavanger. Det vil bli tavler langs vegen som viser forsinkelser, og reisetida vil også bli tilgjengelig på internett. Reisetida skal beregnes ved hjelp av AutoPASS-teknologi. Når en bil med brikke passerer en antenne langs vegen, vil informasjonen bli målt og kryptert og sendt tilbake til sentralsystemet. Dette skjer igjen i neste snitt og reisetiden beregnes. Etter at reisetiden er beregnet slettes all annen informasjon enn reisetiden. Liknende system er tidligere testet ved Larvik.

## Stor satsing i EU

EU finansierer mange prosjekter som skal gi mer sikker, rasjonell og miljøvennlig transport ved hjelp av ITS. EU har også et eget forum, eSafety, som skal bidra til mer bruk av ITS og bedre samspill mellom aktørene. Et av de store vellykkede prosjektene på området er Prevent, som ledes av den europeiske bilindustrien. Det blir brukt 55 millioner euro på å utvikle, teste og evaluere ISA og sideveisvarslere og systemer (for eksempel bremsesystemer) som skal gi bedre trafiksikkerhet. Liknende systemer skal nå testes ut i større skala.

Nyttige ITS-lenker:  
[www.ec.europa.eu/esafety](http://www.ec.europa.eu/esafety)  
[www.ec.europa.eu/intelligentcar](http://www.ec.europa.eu/intelligentcar)  
[www.esafetysupport.org](http://www.esafetysupport.org)

## Ønsker ITS-utdanning

– I dag finnes ingen egen ITS-utdanning, men det vil vi jobbe for å få etablert. Den ideelle ITS-kompetansen er en blanding av veg- og trafikkfag, data, informasjons- og kommunikasjons-teknologi og logistikk, mener seksjonsleder

Even Myhre i Statens vegvesen, og utdyper: – En ITS-utdanning kan vi også se for oss etablert i et nordisk eller europeisk samarbeid hvor det kan settes sammen fag fra flere universiteter i en pakke som leder fram til en mastergrad.

## Rekrutterer ITS-medarbeidere

– Vi kommer til å få stort behov for kompetanse innen intelligente transportsystemer (ITS), sier seksjonsleder Even Myhre i Statens vegvesen. Bare i Vegdirektoratet er det nylig tilsatt fem medarbeidere innen elektronisk billettering og betaling, én innen trafikkteknikk og én innen ITS med hoved-

fokus på å følge opp nasjonal og internasjonal forsknings- og utviklingsvirksomhet. Snart lyses ytterligere to stillinger ut med fokus på trafikkteknikk og vegutforming sett i lys av anvendelse av ny teknologi, og to personer fra etatens rekrutteringsprogram er også tiltenkt ITS-oppgaver.



Per Johan Lillestøl, Terje Reitås og Anders Godal Holt jobber alle med ITS i Statens vegvesen. Lillestøl har blant annet jobbet med ITS-strategi, ITS-handlingsplan og Smart Freight. Reitås jobber blant annet med å presentere reisetid til trafikanter og elektronisk vegoppmerking. Anders Godal Holt har ansvar for etatsprogrammet ITS på veg mot 2020. [Foto: Henriette Erken Busterud]

# ITS gir væ for penge

**Innføring av automatisk bomring i Oslo gir 5 kr i gevinst for hver investerte krone, blant annet fordi bilene passerer kjappere.**

Henriette Erken Busterud



James Odeck

ITS-tiltak gir i stor grad de samme nyttevirksomheter som tradisjonelle vegtiltak, men på grunn av lavere investeringskostnader er den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ofte langt høyere.

Ett av de mest kjente ITS-tiltakene er AutoPASS. Det brukes av mange hver dag og finansierer rundt 40 prosent

av landets veginvesteringer. For litt over et år siden ble alle bomstasjonene i Oslo fjernet og erstattet med enkle portaler slik at alle kunne passere uten å bremse opp.

Professor i transportøkonomi, James Odeck i Statens vegvesen, har sammen med kollega Morten Welde gjennomført en nytte-kostnadsanalyse av denne investeringen.

Den automatiske bomringen har kostet rundt hundre millioner kroner, dette innbærer både ITS-utstyr og anleggskostnader. Dette har ført til tidsbesparelser for alle trafikanter, reduserte driftskostnader for bompenge-selskapet, lavere utslipp og lavere kjøretøykostnader. I tillegg kommer estetiske verdier og trafiksikkerhetsgevinst.

**Sparer enormt med tid**

– Foreløpig beregninger viser at hver investerte krone gir en nytte til samfunnet på 5 kroner. Dette er en lønnsomhet som langt overgår det de fleste tradisjonelle vegtiltak kan oppvise, opplyser de to økonomene.

Størst gevinst får en på tidsbesparelser på grunn av flere brikkebrukere og mindre oppbremsing. I gjennomsnitt er tidsverdien 1,40 kr per minutt for lette biler og 7,70 kr for næringstransport. Med tanke på



Morten Welde



# aluta ene

at det er over 250.000 kjøretøy per dag i Oslingen, blir det penger av dette.

– Sett over ti år, så blir det 310 millioner kroner i sparte tidkostnader på grunn av mindre oppbremsing. For eksempel sparer de som tidligere betalte manuelt i gjennomsnitt hele 40 sekunder på å slippe å bremse opp for å betale i tillegg til mindre plunder og heft.

#### Veileder for beregning

– På samme måte som ved utbyggingssjanser kan en ved ITS-tiltak beregne nytten i forhold til trafikk-sikkerhet, framkommelighet, miljø og tilgjengelighet. Dette er et viktig beslutningsgrunnlag for politikere, slik at de kan vurdere om de bør satse på et ITS-tiltak framfor tradisjonelle tiltak. Statens vegvesen må så snart som mulig få en veileder for hvordan en regner på nytte-kostnadsverdier av ITS, mener Odeck og Welde.

**Lønnsom investering:** Å innføre automatisk bomring i Oslo gir en gevinst på fire kroner for hver investerte krone, viser foreløpige beregninger. Raskere passeringer gir blant annet 310 millioner i sparte tidkostnader. (Foto: Knut Opeide)

## Trafikkmeldinger på GPS



**Trafikkmeldinger underveis:** Siden januar kan sjåførere med navigasjonsenheter få trafikkmeldinger fra NRK. (Foto: Jon Annar Fordal, NRK)

#### NRKs trafikkredaksjon har nå et forsøk med å tilby trafikantene veg- og føremeldinger i navigasjonsenheter - som GPS i bil. Meldingene kommer som ikon, tekst eller tale.

Henriette Erken Busterud

Hos NRK i Trondheim sitter fem medarbeidere og følger med på trafikkmeldinger både fra lytterne, Statens vegvesen, politi, Falken, Viking og NAF med mer. I tillegg til at de har egne trafikkprogrammer og bulletiner, har de siden 1994 sendt trafikkmeldin-

ger som bryter inn i radioprogram på P1. Fra nyttår har de også prøvesendinger med trafikkmeldinger til navigasjonsenheter i bil.

#### Stor etterspørsel

Radiomeldingene (RDS/TMC) sendes via P1-frekvensen og i den digitale datakanalen RDS (Radio Data System). TMC, (Traffic Message Channel), er en spesialprotokoll som beskriver hvordan man sender trafikkmeldinger i RDS til navigasjonsenheter i bil.

– Vi har utviklet et eget journalistisk verktøy for trafikkmeldinger som vi bearbeider slik at de kommer ut i flere plattformer.

Og trafikkmeldinger til navigasjonsenheter i bil har blitt veldig godt mottatt, sier programsjef Bjarte Johannesen i NRK.

Med navigasjonssystemer får en hele tida dynamisk informasjon om alt fra trafikkuhell og stengte veger til kø, noe som er nyttig å få underveis.

– Informasjonen blir vist som et ikon i kartet eller som en liste. Noen leverer det også som tale, dette varierer fra system til system, opplyser Johannesen og fortsetter:

– Det er stor etterspørsel etter trafikkinformasjon. Vi jobber blant annet med rushtidsinfo for storbyer og er på jakt etter mer

realtime info, noe vi blant annet håper Statens vegvesen kan hjelpe oss med.

#### Grunnlag fra Vegvesenet

Statens vegvesen leverer grunnlaget til trafikkmeldinger i mediene i form av trafikkmeldinger, hendelsesliste og stedfestingsstabell. Systemet oppdateres kontinuerlig. Dataene leveres på en slik måte at alle medier selv kan skreddersy hvordan de vil vise meldingene. De kan for eksempel vise trafikkmeldinger fra utvalgte fylker eller vegstrekninger. Meldingene kan distribueres via mobil, PDA, radio, internett og i navigasjonssystem.



## ISA demper farten

#### Både et forsøk med Intelligent Speed Adapter (ISA) blant unge førere i Karmøy og en test i kjøretøysimulator i forbindelse med en masteroppgave viser at farten reduseres.

Henriette Erken Busterud

ISA viser fartsgrensa på stedet, hvor fort en kjører og gir et varsel når en kjører for fort.

– Femti unge sjåførere mellom 18 og 24 år fra Karmøy kjørte i et og et halvt år rundt med ISA. Resultatene viste at det virket mest fartsdempende i starten, det gjelder både for de mindre og mer grove fartsoverskridelsene. Men det kan virke som deltagerne kjører raskere etter hvert, når de har vendt seg til utstyret, forteller Anne Beate Hansen i Statens vegvesen.

ISA-enheten var ikke fastmontert, og de som brukte den mest hadde en mer moderat kjørestil enn de som ofte ikke brukte den. Dette viser at ISA bør være fastmontert for å få størst mulig effekt. Prosjektet er gjennomført i regi av Gjensidige i samarbeid med Statens vegvesen.

Bjørn Andreas Lund har skrevet en masteroppgave i psykologi om atferdseffekter av ITS-system. I den forbindelse har han i samarbeid med SINTEF hatt nærmere 40 personer med på en test i kjøretøysimulatoren til Sintef. De har kjørt både på firefeltsveg, landeveg og i bymiljø, med og uten ISA. Resultatene viser at farten i snitt ble redusert med 2 km/t i 80- og 90-soner, noe mindre i 60- og 50-soner. I tillegg viste det seg at det var mindre avvik fra fartsgrensa med ISA.

**ISA virker:** Intelligent Speed Adapter bidrar til å dempe farten. Fartsoverskridelser varsles enten visuelt eller med lyd. (Foto: Henriette Erken Busterud)

## AKTUELT

**Testpiloter:**

Med minimal opplæring ble prøvekaninene sendt ut på Vidda med store snøscootere, noe som førte til en del underlige situasjoner. Innimellom viste kyndige førere hva man kan få til med et slikt kjøretøy (Alle foto: Giselle Jensen)



# Fullstændi

**JOTKA** ■ Skinnende hvite vidder, strålende sol, femten minusgrader og skremmende potente snøscootere var settingen da en gruppe søringer skulle debutere som prøvekaniner på Finnmarksvidda.

Giselle Jensen

Kaninlivet er oppskrytt, tro meg. Men da jeg første gang tok plass på en av markedets dyreste maskiner utenfor fjellstua Jotka på Finnmarksvidda, ante jeg ingenting om verken kaniner eller snøscootere. Ikke visste jeg at scootere var de aller nyeste og mest avanserte på markedet heller. Det er de scootere som har de kraftigste motorene, bare for å ha nevnt det.

#### Aha-opplevelser

Som deltaker i en liten gruppe intetanende søringer skulle jeg hjelpe finnmarkingene å finne ut hvilke intuitive feil nybegynnere gjør på snøscooter. Det betydde at vi fikk et minimum av instruksjon før start, slik at vi ikke skulle ødelegge den ettertraktede kaninstatusen. Vi var tross alt håndplukkede fløyet inn fra fjern og nær for å vise hva grønnskollinger kan finne på når de havner helt ute på vidda overskrevet på en hissige snøscooter.

Våre instruktører nøyde seg egentlig med å peke ut gassen og bremsen. Selv har de så mange scootermil i kroppen at det er umulig for dem å huske hva som skal til for å havne på hodet i snøfonna. Men vi gjorde jobben vår og de fikk raskt den hjelpen de etterlyste - vi kjørte oss fast i både trær og fonner, veltet og falt så lange vi var med scooteren på slep og klemte for sikkerhets skyld inn både gassen og bremsen samtidig i

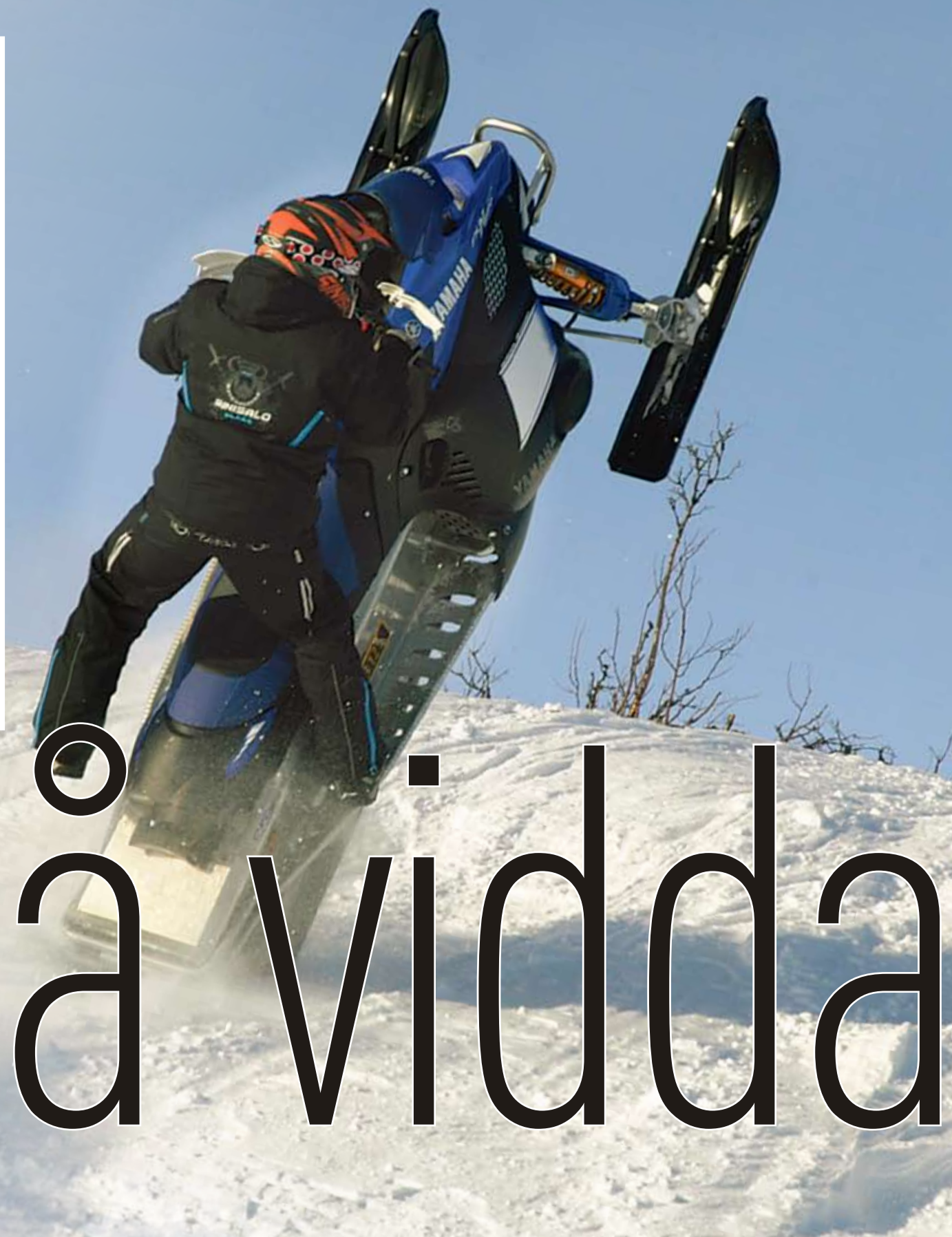
litt pressede situasjoner, som for eksempel slalomkjøring i mørket.

#### Balansekunst

Snøscootere ser stødige, greie og ganske ufarlige ut, men det er bare en illusjon. Egentlig er det noen ustø fartsdjevler som krever avansert balansekunst for å holde seg på beina - eller egentlig på skiene. Siden underlaget på vidda varierer hele tiden med snøskavler, is, løssnø eller hardpakket snø hopper og spretter scooteren framover som en forvirret kenguru. Tempo forandrer seg med underlaget, for å si det sånn. Og det på flatmark. Blir lista lagt litt høyere, med skarpe svinger og kjøring på skrå i fjellsida, er det ikke mye som holder en nybegynner fra å gå overende så snøføyka står. Da gjelder det i alle fall å hoppe unna før den blytunge scooteren lander oppå beina. Akkurat det gikk heldigvis bra for alle kaninene.

#### Samler stoff til bok

Våre innspill skal brukes i en seriøs studie for å redusere ulykkene på snøscooter. Vi måtte derfor fra tid til annen stoppe scooteren og bekjenne våre tanker og reaksjoner i skjemaene. Som månemenn i scooterdresser og hjelmer med visir sto vi på vidda og skrev ned hva vi tenkte og følte før alt gikk rett vest. De ville gjerne vite om vi fikk noen aha-opplevelser? De fleste



# g på vidda

hadde nok flere aha-opplevelser enn de smale kolonnene ga rom for. Her var stoff nok til en hel bok, og nettopp det er hensikten med studiet. Boken skal etter planen ligge klar hos forhandlerne ved sesongstart til høsten.

## Høy ulykkesrisiko

– Alle som tok førerkort i klasse B før førerkort for snøscooter klasse S ble innført i 1. juli 2006, har rett til å kjøre snøscooter. Det betyr at millioner av mennesker kan kjøpe eller leie en scooter uten å ha noen kunnskap om hvilke krefter som er i sving, sier Kristian Øvernes i Statens vegvesen. Sammen med Trygg Trafikk har han tatt initiativet til å leie inn forfattere til å skrive en introduksjonsbok om å kjøre snøscooter.

– Vi håper scooterforhandlere og utleiere vil ha boken tilgjengelig og gi den til kundene som skal ha snøscooter, sier Øvernes. Ulykkesfrekvensen på snøscooter er nesten hundre ganger større enn i vegtrafikken. Svært mangelfull registrering av ulykkene gjør at risikoen er lite kjent.

– De vanligste ulykkesårsakene er utforkjøring, forteller Øvernes. Nesten halvparten av ulykkene har skjedd i Region nord. Buskerud og Telemark skiller seg ut som mest ulykkesutsatt utenfor Nord-Norge. Lovverket begrenser scooterkjøring til løpenettet som kun finnes i Finnmark og Nord-Troms. I tillegg kan det gis dispensasjon til nyttekjøring. Det finnes i overkant av 60.000 snøscootere i Norge, omkring halvparten av dem er i de nordligste fylkene.



## NASJONAL TRANSPORTPLAN

### – Tidens løft

■ ■ – Dei neste ti åra skal vi bruke 321,9 milliardar kroner til utbygging, drift og vedlikehald av veg og jernbane, hamner og farleier. Det er eit stort løft for tryggare, meir miljøvennleg og effektiv transport, sa statsråd Liv Signe Navarsete då NTP 2010-2019 vart framlagd 13. mars.

### 40 nye vegprosjekt

■ ■ Nærare 40 nye store vegprosjekt skal setjast i gang allereie i første fireårsperiode 2010-2013. E6 skal rustas opp frå nord til sør, E16 frå aust til vest og kyststamvegen E39 frå Stavanger til Trondheim. Av totalramma på 321 milliardar skal 154 milliardar gå til vegsatsing. Det er ein auke på over 60 prosent samanlikna med perioden 2006-2015.

### 230 km motorveg

■ ■ I perioden 2010-2019 skal det byggjes 230 km ny fire felts motorveg, 350 km riksveg skal utvides og få gul midtstripe. Det skal byggjes 500 km ny gang- og sykkelveg hvorav om lag halvparten i og rundt byene og resten på landet. Det skal også byggjes 750 km med midtrekkverk og brede midtfelt.

### Drift og vedlikehold

■ ■ Den samla potten til drift og vedlikehold på veg og bane blir 99,5 milliarder kroner de neste ti åra. Det er 28 prosent mer enn i perioden 2006-2015. Av denne potten går 57,7 milliarder til trafikktilsyn, drift og vedlikehold. De gjennomsnittlige årlige midlene til disse formåla vil dermed øke med i snitt 1,3 milliarder kroner årlig eller en økning på 28,7 prosent.

### Ulykkestall ned

■ ■ Det skal satses kraftig på trafikksikkerhetstiltak det neste tiåret. Målet er å få ned antall drepte og hardt skadde i trafikken med en tredjedel i forhold til dagens nivå. 230 km motorveg og 750 km midtrekkverk og midtfelt er blant tiltak som skal bidra til det. De trafikantretta tiltaka blir også styrka og retta spesielt mot høyrisikogrupper og risikoadferd. Årlig koster trafikkuulykker i Norge om lag 26 milliarder kroner.

### Bedre kollektiv

■ ■ Kollektivtransporten skal bedre framkommeligheten og miljøet i byområder. Derfor satses det sterkt på alle typer kollektivtransport som jernbane og buss. Universell utforming av holdeplasser og kollektivterminaler skal også bidra til dette løftet.

### 10 mrd. til rassikring

■ ■ Det skal årlig brukes en milliard kroner på rassikring. Det er en økning på 660 millioner kroner, mer enn en dobling i året. For å styrke rassikringsarbeidet er det laget fireårige handlingsplaner for både stamvegnettet og fylkesvegene.

### Dobla sykkelsetning

■ ■ Langs det statlige vegnettet skal det byggjes 500 km nye gang og sykkelveger de neste ti åra. Den statlige investeringsrammen tredobles sammenliknet med gjeldene transportplan. Staten skal i samarbeid med kommunene bidra til at 50 prosent av alle byer og tettsteder med over 5000 innbyggere skal ha en plan for sammenhengende sykkelvegnett i løpet av 2009. Målet er å øke sykkelandelen av trafikkarbeidet til åtte prosent over hele landet.



**Meir totalentreprise:** I tillegg til nye kontraktsformar kan det bli aktuelt med meir totalentreprise på nye vegprosjekt, som her frå rv. 48 i Fusa, som blei opna sist veke. (Arkivfoto: Geir Brekke)

# Nye kontraktsformar

## Regjeringa legg i Nasjonal transportplan 2010-19 opp til å prøve nye kontraktsformar for heilskapleg vegbygging på riksvegar med mindre trafikk.

Geir Brekke

Det er ikkje framlegg om å gå vidare med fleire OPS-prosjekt no. I staden blir det opna for langsiktig utbygging og finansiering. Dette kan skje gjennom utvikling og utbeiring av lengre strekningar, kombinert med drift og vedlikehald etter at nyanlegget er ferdig. I tillegg gjer regjeringa framlegg om å føre to

store vegprosjekt på E6 vest for Alta i Finnmark og E16 på Filefjell som eigne postar i dei årlege vegbudsjetta, for å oppnå effektiv utnytting av ressursar gjennom samanhengande utbygging over fleire år.

### Nord-Norge

– Vi ser for oss ein slik kombinasjon av anlegg og seinare driftsfase på nye E6 mellom Trøndelag grense og Saltfjellet, seier utbyggingssjef Stein Johnny Johansen i Statens vegvesen Region nord. Ei slik løysing kan kontraktsmessig byggje på dei OPS-prosjekta vi har sett lenger sør i landet, men utan den finansieringsdelen som ligg i OPS-kontraktene. Vi er for tida i tenkeboksen når det gjeld ein slik måte å planlegge prosjektet på.

– Når det gjeld vidare utbygging av E6 vest for Alta har vi i utgangs-

punktet ikkje sett for oss ein slik kombinasjon. Men med ei langsiktig og finansiering over eigen post i statsbudsjettet ser vi ei god opning for å finne ein god kontraktstrategi, seier prosjektleiar Torbjørn Jørgensen.

### Vestlandet

– Det kan bli både nye kontraktsformar og meir bruk av totalentreprise for å løyse utfordringane med auka innsats på vegbygging komande tiårsperioden, seier utbyggingssjef Kjartan Hove i Region vest. Det er viktig å få endå betre utnytting av løyvingar og ikkje minst byggjerressursar. Då vil større kontraktar for samanhengande utbygging og meir bruk av enklare entrepriseformar bli aktuelle tiltak.

Region vest har ein del gode

røynsler med totalentreprise på vegbygging. Sist veke opna statsråden rv. 48 i Fusa, som er bygd som totalentreprise. Grepet er at entreprenøren står for prosjektering og bygginga, inkludert alle underentreprisar. Dette vil kunne gi ein slankare byggjerreorganisasjon og dermed grunnlag for sparte ressursar.

### Bransje-kontakt

– Arbeidet med å utvikle nye kontraktsformar for anlegg og drift vil skje i kontakt med entreprenør- og konsulentbransjen, seier Hove, slik det også er nemnd i regjeringa sitt framlegg til Nasjonal transportplan for 2010-19.

– Det vil vere krevjande å utvikle ein slik kontraktsform, og det vil ta tid før dette eventuelt kan bli teken i bruk, heiter det i NTP.

## Ansvarer står fast

– Statens vegvesen må framleis ha ein pådriver- og kompetanserolle på dei felta der etaten no har sektoransvaret, heiter det i NTP-framlegget frå regjeringa.

Geir Brekke

– Det er viktig å få ei avklaring på ein del tilhøve i samband med gjennomføringa av forvaltningsreforma. Dette gjeld til dømes definisjonen av det sektoransvaret Statens vegvesen har på område som trafikktryggleik, kollektivtransport, miljø- og sykkelpolitikk, skriv regjeringa i framlegget til Nasjonal transportplan 2010-19.

– Av omsyn til trafikantane er det m.a. viktig med ei heilskapleg tilnærming i vegpolitikken, uavhengig av kva forvaltningsnivå som har ansvaret for vegnettet, heiter det.

Av same omsyn vil regjeringa vurdere om det er naudsynt å gi nasjonale føringar om minstestandard for tiltak ved utbygging og vedlikehald av fylkeskommunalt vegnett. Det kan likeeins vere aktuelt å gi nokre nasjonale føringar om minstestandard ved drift av dette vegnettet. Dette kjem regjeringa tilbake til i lovframlegg kring forvaltningsreforma seinare i år.

Regjeringa legg vekt på at etaten sine erfaringar på transportplanlegging blir stilt til rådvelde for fylkeskommunane, slik at planprosessane kan gå best mogleg.



**Kollektiv-ansvar:** Statens vegvesen sitt ansvar for kollektivtransport må avklarast. (Foto: Geir Brekke)

## NASJONAL TRANSPORTPLAN

**Raskest Oslo-Bergen:** Rv. 7/52 over Hemsedalsfjellet er raskest veg mellom Oslo og Bergen i dag og vil fortsatt være det med planlagt utbygging i perioden 2010-2019 i følge regjeringens beregninger. (Foto: Kjell Wold)



# Kortere reisetid

**Storstilt vegutbygging vil redusere reisetiden mellom en rekke byer og regioner med 30-35 minutter. Bedre framkommighet gir reduserte transportkostnader med 61 milliarder kroner.**

Kjell Wold

Med de planlagte vegutbyggingene det neste tiåret vil reisetiden på alle strekningene E6/E136 Oslo-Ålesund, E39 Bergen-Ålesund, rv. 80/E6/E8 Bodø-Tromsø, E6 Oslo-Trondheim og E16 Oslo-Bergen bli redusert med 30-35 minutter. På kyststamvegen E39 Stavanger-Trondheim kan reisetiden bli redusert med en hel time.

### Bred effekt

Dette er samfunnsøkonomiske analyser Statens vegvesen har fått utført

og som forteller om de positive ringvirkningene av et bedre utbygd stamvegnett. På vegnettet bidrar også målrettede trafiksikkerhets tiltak til de reduserte transportkostnadene i tillegg til ordinære investeringer. Rassikringstiltak og

utbedringer av de viktigste høgfjellsovergangene med økt vinterregularitet bidrar også til det positive samfunnsregnskapet og sparte transportutgifter. Økt satsing på drift og vedlikehold er også viktige komponenter i disse beregningene.

### Reisetidsgevinster på utvalgte riksvegruter i minutter

Rute	NTP 2010-2019	Stamveg-utredning	Dagens reisetid
E18 Oslo-Kristiansand	10	25	301
E39 Kristiansand-Stavanger	16	35	241
E39 Stavanger-Bergen	8	65	289
E39 Bergen-Ålesund	34	50	440
E39 Ålesund-Trondheim	14	30	367
E6/Rv80 Trondheim-Bodø	17	40	682
E6/rv. 80 Bodø-Tromsø	32	45	561
E6/E8 Tromsø-Alta	24	15	381
E6 Alta-Kirkenes	0	2	468
E6 Oslo-Trondheim	32	55	502
E6/rv. 3 Oslo-Trondheim	22	35	460
E6/E136 Oslo-Ålesund	38	65	530
E16 Oslo-Bergen	15	45	503
E16/rv. 7/52 Oslo-Bergen	26	60	491
E134 Oslo-Haugesund	25	50	446
E18 Oslo-Ørje(Sverige)	6	10	88

[Kilde: St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019.]

## Fylkesvis oversikt

**Samlet NTP-ramme 2010-2019 på to milliarder kroner årlig er en økning på 1,3 milliarder kroner sammenliknet med NTP 2006-2015.**

Kjell Wold

Her er noen av de viktigste vegtiltakene fylkesvis det neste tiåret.	
Østfold:	E18 Krosby-Knapstad, Melleby-Momarken, Knapstad-Retvedt.
Oslo:	E6-Ålnabruterminalen, E18 Sydhavna, nytt kryss E18 Mosseveien, rv. 150 Ulvensplitten-Sinsen.
Akershus:	E6 Gardermoen-Kolomoen, E16 Sandvika-Wøyen, Bjørum-Skaret, rv. 2 Kongsvinger-Kløfta
Hedmark:	Rv. 3 Østerdalen, rv. 2 Kongsvinger-Kløfta
Oppland:	E6 Gudbrandsdalen, E16 Valdres, Strynefjellstunnelene
Buskerud:	Rv. 7 Ramsrudhellinga, Sokna-Ørgenvika, E134 Damåsen-Saggrenda (Kongsberg), rv. 23 Dagslett-Linnes-Lier.
Vestfold:	E18 Sky-Langangen, Gulli-Langåker, Bommestad-Sky
Telemark:	E134 Århus-Gvammen, E18 Langangen-Dørdal
Aust-Agder:	E18 Tvedestrand-Arendal
Vest-Agder:	E18 ny Varoddbru, E39 Gartnerløkka-Hannevikdalen
Rogaland:	E39 Stangeland-Sandved, E39 Eiganestunnelen, E39 Rogfast
Hordaland:	E39 Nyborgkrysset, Svegtjørn-Rådal, Nyborg-Klauvaneset, Vikanes-Romarheim.
Sogn og Fjordane:	Rassikringstiltak E39 og opprusting/ombygging Vadheim-Sande-Førde, Førde-Skei-Hornindal, Torvund-Teigen.
Møre og Romsdal:	E136 Tresfjordbrua, Flatmark-Monge-Marstein, Måndalstunnelen-Våge.
Sør-Trøndelag:	E39 Rennalden-Staurset, Høggjølen-Harangen, E6 Nordre avlastningsveg, Nidelv bru-Grillstad, Soknedalen.
Nord-Trøndelag:	E6 Harran-Nes bru, Kvithammar-Åsen, Selli-Asp-Sem
Nordland:	E6 Brenna-Brattås-Lien, Helgeland, rv. 80 Fauske, Rombaken bru, Narvik sentrum, rassikring E10
Troms:	E8 Tromsø-Finland grense, E6 Nordkjosbotn-Hatteng, rassikring E6 Kåfjord
Finnmark:	E6 Alta, E105 Storskog-Hesseng, E6 Nordkjosbotn-Kirkenes, rv. 84 Skaidi Hammerfest.

## LANDET RUNDT



### Beste stand

**TRONDHEIM** ■ Trøndelagskartdagen 2009 ble arrangert på Quality Hotel Panorama 29-30. januar. Dette er et forum for produsenter og brukere av geografisk informasjon i Trøndelagsregionen.

Geodataseksjonen representerte Statens vegvesen og stilte med egen stand. Nasjonal vegdatabank (NVDB), presentasjon av fagdata på kart, datinnsamling/

målebil og intern GIS-løsning var tema på standen. I tillegg bidro seksjon for Prosjektering og planlegging med informasjon rundt 3D-planlegging og visualisering av prosjekter.

– Vi fikk vist oss fram som den store aktøren Statens vegvesen er innen geodatafaget, og ble kåret til årets beste stand, forteller Per Ola Roald. (Foto: Per Ola Roald)



### E6-minnestein

**RYGGE** ■ Et halvt år etter at en sikker firefelts E6 ble åpnet gjennom Østfold, ble en minnestein over trafikkofer på "gamlevegen" sist uke avduket ved Storebaug i Rygge. Steinen er satt opp av "Folkeaksjonen 4-felts E6 innen 2005 ... 2006 ... 2007", til minne om de mange som omkom før utbyggingen ble igangsatt. 148 mennesker omkom på 66

km E6 gjennom Østfold fra 1977 til 2008. Folkeaksjonen bidro til forsert utbygging etter at klarsignal var gitt om utbygging og blant deltakerne på sist ukens markering var (fra venstre) Gunnar Laursen fra Næringslivets Hovedorganisasjonen, musiker Bjørn Sørli, pårørende Anne Dahlby og styreleder Torodd Lie. (Foto: Håkon Aurlien).



### Snille naboer

**BERGEN** ■ Det vanker blomster til snille og tålmodige naboer når Statens vegvesen har ålt seg tett inn på husveggene for å sikre skolevegen på Damsgård.

Her takker byggeleder Georg

Bye-Pedersen i Statens vegvesen (nr. to f.v.) naboene Ove Pedersen og Thor Christian Schmidt, samt anleggsleder Eirik Løvaas hos Løvaas Maskin (t.v.). (Foto: Geir Brekke)



**Vinnere:** Eirin-Anne Blix og Kaj Helge Helgesen var helt suverene på VM. (Foto: Eivind Berglund)

## Neste VM i nord

**MOLDE** ■ Mesterskapet i 2011 blir arrangert i Region nord. Nordlendingene satte også spor etter seg under årets mesterskap i Molde der Kaj Helge Helgesen

tok to gullmedaljer, hadde beste etappetid på stafetten og ble kåret til mesterskapets beste herreløper. Tor Inge Hellander tok gull i sprint og bronse på 10 km, Eirin

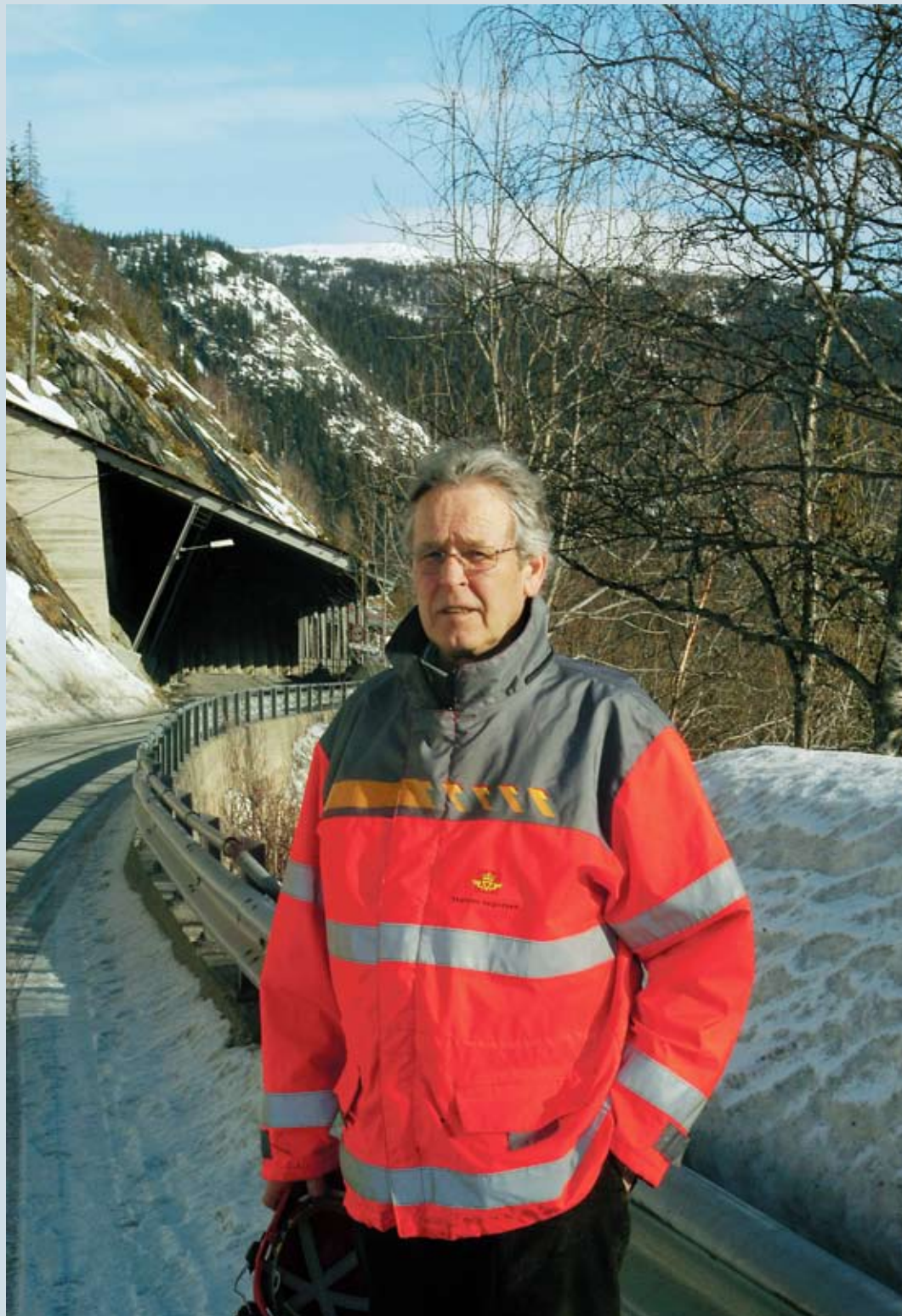
Blix tok to søvmedaljer og Torbjørn Huru tok bronse på tiere. I tillegg fikk regionen svært gode plasseringer i trimklassen og på stafetten.

### Bomboder blir sjøboder

**SON** ■ Bombodene rundt Oslo er gitt bort til mange gode formål etter at bompengerekringen er automatisert. Det betyr at et kjent syn for mange bilister, nå kan dukke opp igjen på de mest uventede steder. En av bombodene er havet ved Son marina i søndre Akershus. Før sommeren vil den være klar til å huse ny virksomhet rettet inn mot båtfolket. (Foto: Håkon Aurlien)







## Første etappe i Maristien

**RJUKAN** ■ Første etappe av rassikringsjobben på rv. 37 Maristien i Tinn kommune i Telemark starter rett over påske. Mellom tre og

fire millioner kroner skal brukes på rensk, bolting og nett på vegen fra Rjukan mot Møsvatn. Arbeidet ventes ferdig i september, mens

resten av jobben ventelig gjøres neste år, forteller byggeleder i Statens vegvesen, Trond Solbakken (bildet). (Foto: Kjell Wold)



**Klippeshow:** Fylkesrådsleder Paul Dahlø mellom prosjektleder Torbjørn Jørgensen og regionvegsjef Torbjørn Naimak (Foto: Bente Skogdal)

## Snorklipping i fleng

**TROMSØ** ■ Det var mye snor og bløtkake å holde orden på da fylkesordføreren, regionvegsjefen, prosjektlederen og mange andre dro på åpningsturné 6. mars. Ikke mindre enn tre åpninger rakk de på en dag. Først Nikkeby ferjeleie,

så Lauksundskaret ferjeleie og til slutt skredsikringsprosjektet Langfjordtunnelen. Troms fylkeskommune og staten har investert 220 millioner kroner i ferjeleier og skredforebygging på Arnøya og Laukøya.



## HMS gir økonomisk gevinst

**MOLDE** ■ – Når vi er enige om at aktiv oppfølging av HMS sikrer gode arbeidsforhold og slik gir virksomhetene en økonomisk gevinst, er det ikke noe vanskelig for byggherre og entreprenør å dra HMS-lasset sammen. Det er byggelder på Haukabøprosjektet, den gamle fotballspilleren og 2008 vinneren av Region midt sin HMS-pris, Odd Arild Lindseth, som sier dette.

Lindseth fikk HMS-prisen 2008 for å ha utvist stor interesse for HMS-arbeidet i praksis, gjennom å involvert alle aktører, forbilledelig oppfølging av Sprengningsforskriften, systematisk fulgt opp rapporter om uønskede hendelser, for å nevne noe av juryens begrunnelse.

Prisen ble utdelt av utbyggings-sjef Ove Nesje. (Foto: Wiggo Kanck)



## Toppmøte for unge trafikantar

**FUSA** ■ Samferdsleminister Liv Signe Navarsete er i sitt ess når ho får møte bygdefolk under vegopningar landet rundt. Då nyttar ho høvet til å helse på flest mogleg av både eldre og yngre trafikantar.

Her er ho i samtale med barnehagebarna i Fusa under opninga av riksveg 48 Helland-Havsgårdsdalen i Hordaland sist veke, vel-signa av vårsol i liene. (Foto: Geir Brekke)



## Minnefond fikk TS-pris

**HØNEFOSS** ■ Siri og Hennings Minnefond fra Ringerike fikk trafikksikkerhetsprisen for Buskerud 2008. Det skjedde ved en tilstelning i Drammens teater i vinter. Prisen ble delt ut for første gang av fylkeskommunens trafikksikkerhetsutvalg og er på 20.000 kroner og et kunstverk. Minnefondet ble opprettet etter en dødsulykke på Ask i 2005. Prisvinnerne er f.v. Toril Engebretsen, Nina Svenskerud, Rudi Martinsen, FTU-leder Silje Wedin, fylkesvaraordfører Nils Petter Underbakke og Erik Liuhagen. (Foto: Bente Espeseth)

## AKTUELT

### Ekspedisjonssjef

■ ■ Anne Marie Storli, Asker, er utnevnt til ekspedisjonssjef i Samferdselsdepartementet, der hun skal være leder for en nyopprettet Informasjons- og kommunikasjonsavdeling. Storli er 52 år og cand.mag., med utdanning i blant annet norsk og samtidshistorie. Hun har siden 2007 vært informasjonsdirektør i Jernbaneverket, og hun var fra 2000 til 2007 tilsatt som informasjonsdirektør i Post- og teletilsynet.

Fra 1992 til 1996 var Storli informasjonskonsulent og redaktør i trykdeetaten, hun var ansatt som informasjonsrådgiver i Asker og Bærum informasjonselskap i perioden 1996-1997, og fra 1997 til 2000 arbeidet hun som informasjonssjef i Akademikernes fellesorganisasjon.

### Rammeavtale

■ ■ Statens vegvesen har inngått rammeavtale med tre konsulenter for planlegging og prosjekteringstjenester i Haugaland og Sunnhordland distrikt dei neste to åra, men utsikt til forlenging i endå eit år. Selskapa er Kompass, Sweco og Comstrada. Det kom inn åtte tilbud på oppdraga, som i hovudsak gjeld vegtiltak i den såkalla Haugalandspakken.

### Penere i Hønefoss

■ ■ Hønefoss sentrum får en real ansiktsløft når rv. 35 Nedre Hønegaten skal oppgraderes fra Hønefoss bru til jernbaneundergangen. Gata er i dag nedslitt og skal i tillegg til oppgradering utvides for å gi plass til sykkelfelt. Kvartalet rundt Nedre Torv skal samtidig utbedres og vegen gi bedre trafikk-sikkerhet og miljøgevinst

### Mindre Oslorush

■ ■ Morgenrushet inn til Oslo på E18 og E6 er blitt lettere i løpet av 2008. Dette viser fremkommelighetsmålinger i Oslo i regi av Samferdselsetaten og Statens vegvesen. Ved hjelp av GPS er ekstra tidsbruk i morgenrushet målt på 17 ulike ruter. E18 fra øst og vest kommer best ut med over 10 minutter redusert forsinkelse fra 2007 til 2008.

### Tredobling

■ ■ Det har vore ei tredobling av omfanget på utekontrollar ved trafikant- og køyretøysseksjonen i Voss og Hardanger distrikt i Statens vegvesen så langt i år, i høve til same perioden i fjor. Årsaka er frigjort tid i hall og skranke som følgje av rolegare tider i bilbransjen. I Sør-Rogaland distrikt er det og ei viss auke i utekontrollane.

### Fire vil bli Ryfast-sjef

■ ■ Landbruksdirektør Jon Ola Syrstad hos fylkesmannen i Rogaland er mellom dei fire søkjarane til den nye stillinga som prosjektleiar for Ryfast og Eiganestunnelen. Alle søkjarane er menn. Tomas Ålhagen og Harald Kjell Glen-drage har og søkt stillinga, medan den fjerde karen ikkje ønskjer namnet sitt kjend. Ryfast er omtalt i NTP-framlegget.

### To vil ha brujobb

■ ■ Statens vegvesen har fått to tilbud på ein samlekontrakt for vedlikehald på tilsaman 11 bruer i Bergen distrikt. Det er frå BM Overflateteknikk på 13 millionar kroner, og frå NCC Constrution på 15 millionar kroner. Arbeidet skal utførast innan 1.oktober 2010.



**Artig arbeidsplass:** Vi skifter plass hver dag, og det gjør at vi ikke gror fast. Dessuten gjør vi også mye artig utenom arbeidstid, sier Mari Sande Skjevik og Bente Brandsø. (Foto: Henriette Erken Busterud)

# Kjappe på tråden

**På Kontaktsenteret i Steinkjer svarer de ansatte på 500.000 telefoner og 10.000 e-poster pr år. De fleste som ringer får svar i løpet av 20 sekunder, og kundene gir topp score på service.**

Henriette Erken Busterud

Da daværende samferdselsminister Terje Moe Gustavsen åpnet Kontaktsenteret i Steinkjer i 2001, var det sju ansatte. Nå er det rundt 40

kundekonsulenter som blant annet er brukerstøtte for 70 trafikkstasjoner og 1500 kjøretøyforhandlere, i tillegg til andre nasjonale kundetjenester. De svarer på alt fra spørsmål om omregistrering og årsavgift til oblater og skilt. Undersøkelser viser at både private kunder og forhandlere svært fornøyde. Som en sa "Neimen, no tru æ at æ snakke med Froken Service, læll ja. Helt utrolig bra"

#### Topper seg

Kommer det nye regler for kufangere eller piggdekkgebyr, så kimer telefonen i ett sett. Det kan gi ti ganger så mange telefoner som normalt. I det siste har mange ringt fordi de har fått purrebrev for peri-

odisk kontroll. 20. mars var det frist for å betale årsavgift, så akkurat nå er dette et hett tema på telefonen.

#### Godt støttesystem

Alle sitter i åpent landskap, og informasjonen flyter fritt.

– Her skal det tenkes "vi" og ikke "æ", understreker Bente Karin Trana, som har ledet Kontaktsenteret fra starten.

– Vi vil være gode når vi snakker med kundene, og de har krav på lik behandling. Derfor har vi satt kompetansen i et effektivt system og tilrettelagt så alle kan gjøre en så god jobb som mulig. Blant annet har vi infoside med all nødvendig informasjon og støttesystemer hvis en er i stuss. Og alle har et kvarter hver dag

til egenutvikling, sier Trana.

#### Arbeidsmiljøpris

Hver dag inntar de ansatte nye plasser for å bli så godt kjent som mulig. Både de ansatte og lederne er opptatt av å ha det trivelig i lag. Det er åpent for sprø innfall så lenge det ikke går ut over telefontrafikken.

– Vi er dønn seriøse når det gjelder fag og kunder, men har det artig ellers, understreker Trana, som for to år siden mottok LOs arbeidermiljøpris.

Pengene de fikk brukte de til å arrangere en konferanse for 130 ansatte fra trafikant og kjøretøymiljøet, og Trana har i ettertid holdt en rekke foredrag om arbeidsmiljø for andre bedrifter.



**Æresmedlem i NVF:** Olav Søfteland overrakte Svein Bollingberg "Svanen", som er tegnet på hedersprisen. (Foto: Marit Sørstrøm, Bergen kommune)

## NVFs hederspris til Svein Bollingberg

**Nordisk Vegforum (NVF), norsk avdeling, har tildelt Svein Bollingberg hedersprisen. Det er første gang på ti år prisen deles ut.**

Bollingberg fikk hedersprisen for sin innsats i NVF gjennom mange år. Han har vært aktiv i utvalget for drift og vedlikehold, sittet i det norske avdelingsstyret og medvirket i Via Nordica-kongressen i Bergen i 1996.

Svein Bollingberg mottok "Svanen", som er tegnet på hedersprisen, under en tilstelning på rådhuset i Bergen 17. mars. Det var tidligere vegdirektør og æresmedlem i NVF Olav Søfteland som sto for utdelingen.

Hedersprisen tildeles personer

som har gjort en spesiell innsats for å fremme NVFs mål og virksomhet. Det er det enkelte lands avdelingsstyre som avgjør tildeling av prisen. Den første hedersprisen ble tildelt i 1992, og Bollingberg er den syvende nordmann som får prisen.

Svein Bollingberg er nå pensjonist. Han var ansatt i Bergen kommune i det meste av sin yrkeskarriere.

#### Tidligere prisvinnere:

Siv.ing. J. Wisløff	1992
Vegdirektør E. Jensen	1994
Teknisk direktør A.J. Grotterød	1994
Vegsjef P. H. Ulstad	1996
Professor R. Nordal	1998
Sjefingeniør A. Ingulstad	1998
Siv.ing. S. Bollingberg:	2008

**Effektiv redning:** Med snøskutere og to beltevognar ble 17 personar redda raskt og effektivt ned frå høg fjellet. (Foto: Rune Dvergsdal)



# Trygt ned frå høg fjellet

**17 personar i sju bilar vart redda trygt ned frå rv. 52 på Hemse-dalsfjellet tidleg ein laurdag morgon under ei redningsøving tidlegare i mars.**

Kjell Wold

– Det var ei vellukka øving med god samhandling, som viste at redningstenesta med nye beltevognar er i stand til å evakuere personar i ei bilkolonne på ei god og sikker måte, seier øvingsleiar Kjetil Avsnes

ved Sogn og Fjordane Politidistrikt i Florø.

## 85 personar

Statens vegvesen deltok på øvinga via sin VTS-sentral i Region vest, mens Politiet hadde hovudsansvar for øvinga i lag med Sivilforsvaret, Raude Kors, Norsk Folkehjelp, Statens vegvesen og Mesta.

– Målet med øvinga var best mogeleg samhandling mellom redningsaktørane i Sogn og Fjordane. Redningsøvinga blei gjennomført i regi av Øvingsutvalet for redningstenesta i Sogn og Fjordane, fortel Kjetil Avsnes i Politiet. Øvinga vart halden på rv. 52 mellom Borlaug og Buskerud grense. Om lag 85 per-

sonar deltok på øvinga, som hadde oppretta redningsentral på Breistølen fjellstove. Sjølv redningsoperasjonen av den innesnødde bilkolonna gjell føre seg ved Eldrevantnet inne på fjellet i om lag 1100 meters høgde.

## Elektronisk sporing

Det vart sett opp ei øvingskolonne med markørar og køyretøy på sida av selve riksvegen, slik at trafikken på rv. 52 kunne passere uforstyrta. Det blei øvd på framføring av redningsressursar, samhandling og samband. Effektiv evakuering av personar frå bilkolonna vart gjen-

nomført med beltevognar. Elektronisk sporingstutstyr for å sikre redningsmannskap og betre leiing av inn satstyrken vart også nytta under øvinga. Sivilforsvaret har etablert ny mellombels beredskap med to beltevognar BV 206 i Lærdal i samarbeid med Statens vegvesen, til bruk for mellom anna evakuering på fjellovergangane E16 Fillefjell, rv. 52 Hemsedal, rv. 53 Årdal-Tyin, rv. 50 Hol-Aurland, rv. 13 Vikafjell og rv. 7 Hardangervidda.

## Fungerar bra

Statens vegvesens observatør på

redningsøvinga, Rune Dvergsdal i Sogn distrikt, meiner også at øvinga vart vellukka, men at dei kanskje har eit forbettringspotensiale ved bruken av Vegtrafikkentralen (VTS) i Region vest.

## Beltevognar til evakuering

Men Dvergsdal var også svært nøgd med bruken av beltevognane til evakuering av innesnødde bilar på høg fjellet. Det synt seg å være svært effektivt til redning. Under øvinga blei det først sendt ut snøskutarar frå Breistølen for å finne kolonna. Då dei vart funnen vart beltevognane satt inn. På under to timar vart heile redningsøvinga avslutta.



**Flytebru:** Erfaringane med E39 Nordhordlandsbrua er mellom mange emne som kjem opp på fjordkryssing-konferansen i juni. (Arkivfoto: Geir Brekke)

## Samling om fjordkryssing

**Den femte "Strait Crossings"-konferansen blir skipa til i Trondheim frå 21.-24.juni i år. Bru, tunnel og ferjer blir temadelar.**

Geir Brekke

Første symposiet blei halde i Stavanger i 1986. Seinare har det vore fjordkryssingskonferansar i Trondheim, Ålesund og Bergen.

På tema bru vil ein ta for seg ulike brutypar, inkludert flytebruer. Det har skjedd lite på denne fronten etter at Norge fekk to flytebruer på 90-talet, Bergsøysundbrua i

Møre og Romsdal og Nordhordlandsbrua i Hordaland. Dåverande prosjektleiar Jan Olav Skogland forebur eit innlegg om Nordhordlandsbrua på konferansen i juni.

– Vi tek sikte på ei evaluering av flytebrukkonseptet i Region vest, med tanke på å vurdere dette også på andre fjordkryssingar i framtida, seier regionvegvesjef Olav Ellevset til Vegen og vi. Etter berre 15 år er det ikkje mogleg å seie noko sikkert om vedlikehaldskostnader. Men i år er det planlagt hovudinspeksjon av brukonstruksjonen.

I Region vest har Bjørn Alsaker tidlegare laga eit FOU-prosjekt om gjenbruk av utrangerte oljeplatt-

formar som fundament ved framtidige fjordkryssingar. Det vil bli laga ein statusrapport for dette til "Strait Crossings".

I tillegg til bruløysingar, undersjøiske tunnelar og ferjeløysingar vil det vere eit generelt tema om fjordkryssing. Seniorrådgivar Leif Magne Lillebakk frå Statens vegvesen held innlegg om trafikkprognosar og trafikketal for fjordkryssingar.

Etter konferansen er det lagt opp til ein rundtur i Møre og Romsdal og dei mange fjordkryssingane som eksisterer her, både med ulike brutypar, undersjøiske tunnelar og gassferjedrift.

Vil du delta i debatten, send innlegg til [vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no)

SI DIN MENING

# Lær av forrige omorganisering!

■ Vi takker etatsledelsen for deres oppfordringer om å komme med innspill. Vi vil først og fremst kommentere de merkantile støttefunksjonene.

■ Den forrige omorganiseringen og evalueringen hadde svakheter. Den sentrale metoden var nedsetting av grupper med en stor overvekt av ledere. Utvalget av deltagere ble gjort av ledelsen. Det var meningene i disse gruppene som var hovedgrunnlaget for senere vedtak. Vi mener større vekt på tall og undersøkelser ville gitt et mer objektivt materiale. Om en skal legge stor vekt på hva folk synes, bør eventuelt alle ansatte høres. Ikke bare utvalgte ledere. Vi bør unngå en gjentakelse av dette. Den "menige" ansatte bør

engasjeres mer i prosessen. Vi har alle mye kunnskap og ønske om utvikling. Vi skal delta i gjennomføringen av endringene. Bredere eierskap vil gi mer tillit og motivasjon

■ Et materiale som kan gi riktigere evaluering av forrige omstilling, er bruk av data og beregninger av de økonomiske effekter. Ga privatisering og nedbemanning gevinst eller tap for samfunnet? Har vi økt vår produktivitet? For å styrke metodene i prosjektet anbefaler vi at det nå søkes hjelp fra akademiske institusjoner med kompetanse og erfaring fra omstilling i det offentlige.

■ NTL ber om å få delta i arbeidet med støttefunksjonene. Vi har gjennomgått rapporten fra

"arbeidsgruppe Støttefunksjoner". Vi finner mye interessant stoff og riktige analyser. Vi støtter forslagen om økte ressurser til støttefunksjonene. Spesielt økt bruk av sekretærer og annet merkantilt personell for å styrke ledelsesfunksjoner. NTL oppfatter nedbyggingen her blant de store feilene ved forrige omorganisering. Gruppen kritiserer også ledelsens manglende grep om IKT-feltet.

■ Men samlet oppfatter vi at gruppen har hatt for begrenset "arbeidstid" og at den burde hatt mer førstehåndskunnskap fra arbeidsfeltet. Det er feil og feiltolkninger i det knappe tallmaterialet. Mange viktige spørsmål "refereres" uten at det gis anbefalinger eller konklusjoner.

Mange og store utfordringer, som vårt fagfelts struktur og spørsmål om sentralisering eller desentralisering av funksjoner, beskrives i liten grad. NTLs manglende deltagelse har bidratt til disse viktige mangler.

- Definisjonen av støttefunksjoner og kjernefunksjoner savnes, og det tas ikke stilling til skiller mellom administrasjon og ledelse, faglige oppgaver og merkantile oppgaver.
- Viktige utfordringer som likestilling og arbeidsmiljø tas ikke opp.
- Utnyttelse av ny teknologi og nye arbeidsformer er forbigått.
- Bruk og misbruk av konsulenter og andre innleide kommenteres ikke.
- Det tas ikke stilling til ytterligere

nedbygging av etaten ved privatisering og outsourcing. Erfaringene fra forrige runde gir et soleklart nei på dette spørsmålet.

• Vi ser sprik i selve situasjonsbeskrivelsen. En lang rekke meget alvorlige mangler påpekes, men likevel skrives det under overskriften "hvordan er dagens prosess": "det er få kritiske vurderinger til støtteprosessene (bortsett fra IT)"(s.16).

■ Vi ser ikke klare mål for utviklingsprosjektet innen vårt område. Alle er enige om forbedring, effektivitet og kvalitet. Men hva er de konkrete målene nå? Hvordan nås de?

Styret i NTL Veg Vegdirektoratet og styret i landsforening NTL Veg



(Arkivfoto: Kjell Wold)

## Holde GPS-navigasjonskart oppdaterte

■ Artiklene om GPS-navigasjon i Vegen og Vi den siste tiden forklarte i detalj hvorfor det kan ta tid for kartlegging av nye veier når ut til kundene. NAVTEQ er markedsledende på dette området, og derfor synes vi det vil være nyttig for alle parter at vi gir en forklaring på hvordan kartdatabasen opprettes og kontinuerlig oppdateres.

■ En digital kartdatabase inneholder hierarkiske lag med topografisk og geografisk informasjon helt ned til gatenivå. Databasen blir navigerbar ved å legge til bestemte attributter, som inneholder informasjonen man trenger for å fastslå hvem som kan bruke en bestemt veistrekning, i hvilken retning man kan kjøre, hvilken type kjøretøyer som kan brukes, når veien er åpen og hvilken hastighet som er tillatt. All denne informasjonen gjør at kart kan brukes i ulike navigasjons- og stedsbaserte programmer.

■ Det første man gjør under oppretting av et digitalt kart, er å finne det riktige kildematerialet. I Norge brukte vi de tilgjengelige kartene fra Statens Kartverk som grunnlag for vår egen database, og vi jobbet oss gradvis gjennom hele landet. NAVTEQ-kartene må oppfylle strenge standardkrav og en global spesifisering, og derfor ble dette kildekartet kvalitetstestet og deretter kompilert på en sentral server.

■ Opptil 204 attributter ble lagt til for hver eneste veistrekning, for eksempel svingrestriksjoner, fysiske hindringer og barrierer, enveiskjørt gater og nyttige informasjonsholdere, for eksempel restauranter, bensinstasjoner og sykehus. Siden vårt første fullstendige kart over Norge i 2003, har vi kontinuerlig vedlikeholdt og oppdatert databasen

ved hjelp av våre interne ressurser.

■ Nøyaktighet er en svært viktig faktor når et team på over 1000 spesialopplærte geografiske analytikere over hele verden skal beskrive alle typer veistrekninger ved hjelp av kontinuerlig registrering av data og et valideringssystem. De bruker blant annet en oppfinnsom matrise av programvare og teknologi som er utviklet til å øke effektiviteten og nøyaktigheten i innsamlingen av data. Programvaren legger til rette for at deler av live-databasen kan lastes ned til en bærbart datamaskin, der dataene kan oppdateres mens man er ute på veien.

■ Våre norske geografiske analytikere bruker sin lokalkunnskap sammen med informasjon fra ulike myndigheter og kommersielle institusjoner til å oppdatere og vedlikeholde kartet. I Norge brukes blant annet Statens vegvesens nettsted og lokale veibyggingsprosjekter som kilde.

■ Innspill fra ulike grupperinger er også en veldig viktig kilde, og i tillegg til å motta tilbakemelding fra "ekspertgrupper", som langtransportsjåfører og kommuner, har vi også et elektronisk verktøy kalt "Map Reporter", som alle kan bruke.

■ Vi oppdaterer kartet daglig og publiserer det globalt én gang i kvartalet, men, som Vegen og Vi allerede har forklart, varierer tidsperspektivet for når denne informasjonen legges inn i GPS-navigasjonssystemene og andre kartbaserte produkter. Derfor må hver og en også huske på å oppdatere sine kart!

Ingemar Bengtsson,  
NAVTEQ-direktør,  
DMO Western Europe

## Sikre fotgjengeroverganger

■ Fotgjengere drept og skadd i oppmerket gangfelt har steget sterkt i 2008 etter det Vegdirektoratet sier til Vegen og vi. Hva gjør vi nå?

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

■ I begynnelsen var jeg ganske ukritisk til plasserte og utførte disse slavisk etter gjeldene retningslinjer. Etter hvert begynte jeg å konstatere at det på steder hvor det var kommet nye fotgjengerfelt ble flere ulykker og større problemer for både fotgjengere og kjørende enn det hadde vært tidligere. Dette var jeg meget betenkt over og gav tilbakemelding til ledelsen ved Vegkontoret og Vegdirektoratet. Ingen av disse brydde seg om dette. Da jeg tidligere hadde drevet med forskning var jeg interessert i å finne ut av hva som var problemet. Jeg tilbrakte da ganske mange timer før og etter at en fotgjengerfelt var malt for å studere adferden til trafikantene. Jeg konstaterte da at før en fotgjengerovergang var bygd så fotgjengerne seg godt til begge sider før de gikk over veien. Etter at fotgjengerovergangen var malt gikk mange fotgjengere over veien uten og se seg om til noen av sidene og nestenulykkene, ulykkene økte umiddelbart. Flere fotgjengere gikk ukritisk ut i fotgjengerovergangen på et så sent tidspunkt at det var fysisk umulig for en bil å stoppe på

en akseptabel måte. Østfold har nå oppdaget dette og har begynt en systematisk gjennomgang av malte fotgjengeroverganger og fjerner de som er mest trafikkfarlige. Mange i Norge burde vert fjernet, men politi og vegmyndighet er ikke særlig interessert i dette. De er mest interessert i å få beslaglagt førerkortet og bøtelagt sjåfører som ofte i realiteten har kjørt korrekt. 20 prosent av ulykkene der fotgjengere blir drept skadet skjer når de går langs en vei. 80 prosent skjer ved kryssing av vei. Det er derfor mye viktigere å bygge sikre kryssinger enn å bygge gangveier langs bestående vei, men dette gir jo ikke så mange km og gir derfor en dårlig statistikk. Ofte er også skiltingen av fotgjengerfelt langt ifra det forskriftene sier. Det hender av og til at en person blir skadet, eller drept ved kryssing av en vei i en fotgjengerovergang. Hva skjer da? Familien til den som blir skadet/drept kommer aldri over dette og vil få psykiske problemer resten av livet. En tilfeldig sjåfør blir fengslet som drapsmann. Politiet får en stor stjerne i protokollen for å ha fanget og straffet en drapsmann. Ulykken koster samfunnet over 28 millioner kroner, etter Trygg trafikkberegninger. For denne summen kunne det bygges en serie nye trafikk sikre fotgjengerunderganger. Hva er konklusjonen på dette? Sjåføren blir straffet, familien får store problemer, mens godkjenningmyndighetene som ikke har gjort jobben sin, det vil si planlagt, kva-

litetssikret med videre etter 0-visjonen slik Stortinget har vedtatt går fri. Er dette riktig? Vil vi fortsette å bruke de gamle løsningene med en serie ulykker, eller er det på tide med trafikk sikre kryssinger over eller under vei? Reis for eksempel til Borlänge i Sverige og studér hvordan de har gjort det der. Ulykker ved fotgjengerkryssing under vei forekommer ikke. Når jeg selv skal krysse en vei bruker jeg like mye tid til å se meg til begge sider før jeg går over en veien uansett om det er oppmerket fotgjengerovergang eller ikke. Hva dette kommer av? Mine tidligere observasjoner og erfaringer ved planlegging av kryssingspunkter samt at jeg har tilbrakt 40 år på kjørebane med stikningsarbeider, oppmåling, vært bruansvarlig med videre. Hvorfor bryr politiet seg ikke om gående og syklende som passerer fotgjengerfelt uten å se seg for, eller reflektere over annen trafikk før de går ut i gangfelt? Gir ikke dette penger i bøteregisteret og stjerne i lua og må derfor oversees? Ofte er også skiltingen av fotgjengerfelt langt ifra det forskriftene tilsier. I Sverige som har mange flere km gang/sykkelveier en i Norge ligger gang/sykkelveiene i et rutenett mellom barnehager, skoler, sentrum, boligområder slik at de passerer under veier med biltrafikk i 70 - til 90 grader. Dette er hovedgrunnen til at vi ikke legger merke til dette nett når vi kjører der.

Audun Nordbotten

## Resultat av Tønsbergpakka

■ I Tønsbergs Blad 6. desember 2002 skrev jeg følgende: "Det er artig å følge med i den debatt som foregår om nye veier i Tønsbergområdet nå om dagene. Hva blir resultatet? Kanskje blir det slik: Tønsberg får ringvei nord som Nøtterøy betaler 2/3 av og ingen konsekvensutredning. Tjøme får sin gang/sykkelvei uten konsekvensutredning og må betale. Nøtterøy får fem hyllemeter med konsekvensutredninger og ingen brukbar vei. De må bare betale." Der traff jeg spikeren på hodet. Resultatet har blitt slik jeg antydte. Nøtterøys beboere må betale bortimot en milliard kroner i bompenger for en vei de ikke bruker. I tillegg må vi betaler vel 0,6 milliarder kroner mer enn nødvendig for varer og tjenester per

år fordi vi ikke har fått noen ny motorveg (lengde 7,2 kilometer, kostnadsramme vel 1 milliard kroner) fra Rv. 308, Borgheim til E18 ved Ramsum i Stokke. Våre politikere må ha gjort en kjempejobb for å ha fått til dette, eller kanskje de har gjort en stor tabbe ved ikke å ha kjent sitt publikum, eller oppfattet de signaler som kom fra grasrota? Tønsberg by har omtrent de samme trafikkproblemer som før, da det ikke er noen vesentlig nedgang i trafikken i Stoltenberggata og Nedre langgate. Har vi råd til å fortsette slik, eller skal vi brette opp armene og sørge for at vi får den beste løsning med en ny motorvei under Vestfjorden for Stokke, Tjøme og Nøtterøy og basser på trafikk sikkerhet, framkomlighet, øko-

nomi, logistikk med videre. Eventuelt bør vi om Stokke ikke ønsker å være med gå i tunnel hele veien. Dette vil i tilfalle Stokke tape stort på både økonomisk og trafikk sikkerhetsmessig, men det vil jo ikke være vårt problem. Norges lengste tunnel er Lærdalstunnelen på E16. Den er 24.510 meter lang, eller vel 3,5 ganger lenger en tunnel mellom Borgheim og Ramsum, så lengden er ikke avskrekkende. Som jeg tidligere har antydte så tror jeg det er vesentlig sikrere, bedre og mer økonomisk å bruke oljefondet til Vestfjordforbindelsen enn å sette pengene i de konkurstruede dårlige utenlandske verdipapirer.

Audun Nordbotten

# NTP er laga i Oslo for Oslo og NSB

■ Det mest alvorlege problemet med Nasjonal transportplan 2010-19 er miljøfusket. Det er transportmidlar som går på el-kraft reduserer globale CO<sub>2</sub>-utslepp i følgje planen. Då ser ein mellom anna heilt bort frå at den indirekte energibruken ved jernbane utgjør omlag 70 prosent av jernbana sin totale energibruk og at el-krafta til framdrift er henta frå det globale nettet og kan brukast alternativt, til reduksjon av el-produksjon i kolkraftverk i Danmark og Polen m.m. Dei raske jernbanene som det skal satsast på går alle heilt parallelt med 4-felts motorvegar. Der vil kvar produsert personkm med ekspressbuss på ledig vegkapasitet, berre få 20 prosent av jernbanene sitt utslepp på eksklusiv køyreveg når vi måler utslappa i globale CO<sub>2</sub>-rekneskap.

■ Hovudstrategien i Nasjonal

transportplan er å invalidisere transportopplegg i alle deler av landet som kjem i konkurranse med statsbedrifta NSB. Den største jernbaneutvikling som verda har sett i noko land i høve til folketalet etter 1950 vert grunngeven ut frå miljøvern og redusert globalt CO<sub>2</sub>. Satsinga på jernbane skal skje rundt Oslo og berre i perioden 2010-19 skal det brukast over 100 mrd kr på investering og drift som brukarane ikkje skal betale for. I planen får vi ein oppstart på raske tog mellom Oslo og Hamar, Skien og Halden som skal auke Oslo sitt pendlingsområde til 12 mil i alle retningar med køyretid på 50 minutt. I resten av landet bør ikkje pendlingsområda utvidast nettopp av miljø- og ressursgrunnar. Det nye jernbaneopplegget som skal koste 50 mrd kr, men vil nok ende på 100 mrd kr. Auken i talet på reisande vert mindre enn 20 mil-

lionar kvart år og det gjev så lita billettinntekt at kvar arbeidsreisande vil få årleg statstilskot på mellom 200.000 kr og 400.000 kr. Det er eit tilskot som bøndene i samferdselsminister Liv Signe Navarsete sitt Senterparti berre kan drøyme om.

■ NTP legg opp til at stamvegen Bergen - Oslo skal bli 52 mil over Valdres i staden for eit billigare og meir vintersikkert alternativ over Haukeli på 38 mil. Det er i planen lagt inn tiltak for minst 4 mrd kr som skal invalidisere det korte sambandet så sterkt at det ikkje vert noko trugsmål for persontransporten på Bergensbana og Sørlandsbana. Ein lang tunnel i Telemark til nesten ein milliard kr mellom Gvammen og Århus skal få rask oppstart. Den vil sikre at vegen over Haukeli vert over tre mil lengre enn nødvendig. Vidare endar

tunnelane forbi Røldal som er med i planen til ein kostnad av 3 mrd kr, oppe på høgste fjellet slik lina vert mindre vintersikker enn E16 over Valdres. Ei vegutvikling her som er mindre, men nesten identisk med tunnelloysingane på strekninga Gudvangen - Lærdal, ville sikre at berre 3 km av Haukelivegen vil ha høgde over 800 m og berre 10 km ville ha høgde over 700 m, og det er vesentleg betre enn over Filefjell. Dette er eit konkret døme på korleis ein planlegg for NSB.

■ Ein kort Haukeliveg gjev 3 millionar menneske i Sør Noreg kortaste sambandet mellom Austlandet og Vestlandet har eit trafikkgrunnlag som tilseier 4-felts motorveg mellom Odda og Kongsberg. Då kan reisetida med ekspressbuss mellom Bergen og Oslo reduserast til under fire timar mot 6,5 timar på Bergensbana. Transportkostna-

den med halvfulle ekspressbussar vil vere 200 kr mot 1500 kr på Bergensbana der staten subsidierer kvar billett med 1000 kr når vi reknar inn banekostnad. På strekninga Bergen - Stavanger er det og trafikkgrunnlag for 4-felts motorveg og då ville ekspressbussar køyre strekninga på to timar. Med desse tiltaka på plass ville den store flytrafikken i Sør Noreg stupe, og det ville då ikkje verte bruk for den tredje rullebana på Gardermoen og rullebane nummer to på Flesland som Nasjonal transportplan legg opp til og det vil vere eit stort og reelt miljøtiltak fordi fly brukar 8 liter drivstoff pr 100 personkm på relativt korte strekningar mot berre 0,8 liter på ekspressbussen. Det er lett å sjå kva serieressurser som ligg bak regjeringa sitt framlegg til NTP2010-19.

Idar Mo, Sogndal

## Bare et stykke på vei

■ Forslaget til Nasjonal Transportplan inneholder mange gode satsinger. Det er likevel verdt å merke seg at mange prosjekter nå blir stående på vent siden statlige investeringsmidler både på vei og bane i stor grad konsentreres om siste del av planperioden.

■ Skal NTP-målene oppfylles må de årlige budsjettene fra 2014-2019 økes dramatisk. Det skal ikke stå på KrF, men Regjeringen har tydeligvis ikke noe tro på egen regjeringssmak i slutten av planperioden. Ansvaret skyves over på kommende regjeringer.

■ For begge transportkorridorane i Nord Norge, rute 7 Trondheim - Bodø og rute 8 Bodø - Narvik - Tromsø - Kirkenes, er de store statlige bevilgningene lagt til siste del av perioden.

### Kollektivtrafikk

■ Regjeringen øker rammene for bane og kollektivtrafikken, i tråd med intensjonen i Klimaforliket mellom regjeringen, KrF, Venstre og Høyre. Flere av de store kollektivsatsningene er imidlertid berammet til å starte i siste halvdel av planperioden. KrF ønsker en raskere forsering av denne typen prosjekter.

### Ny organisering

■ KrF har foreslått nye finansieringsformer innen samferdselssektoren. Vi må få en slutt på klattvisse utbygginger og uforutsigbar finansiering. Regjeringens forslag til transportplan svarer dessverre ikke på denne utfordringen i tilstrekkelig grad.

■ Vi vet av erfaring at ny organisering er helt nødvendig for å få til mer effektiv og sammenhengende utbygging av vei og jernbane i Norge. KrF har foreslått tiltak som vil sørge for at finansiering av samferdselsprosjekter blir mer langsiktig og forutsigbar, samtidig som investeringstakten både på vei og bane kan økes. Skal det bygges en vei må den bygges fullt og helt, ikke stykkevis og delt som følge av skiftende prioriteter fra år til år.

### Statsforetak

■ Regjeringen har valgt ut noen prosjekter som skal prosjektorganiseres og finansieres opp av staten.

Det er bra. Men fremdeles innfrir regjeringen bare et stykke på vei. KrF vil gi Jernbaneverket, Statens Vegvesen og Kystverket større handlefrihet til å løse sine oppgaver. Derfor bør samferdselsetatene omorganiseres til statsforetak. Kombinert med dette må det etableres en ordning der staten stiller lånemidler til disposisjon for samferdselsprosjekter. Samferdselsetatene må ha samme mulighet som en privat utbygger til å gjennomføre prosjekter på en effektiv måte. Forslaget til NTP svarer dessverre ikke på denne utfordringen.

### Trygge skoleveier

■ Vi må i langt større grad se alle trafikkutfordringene med barnas øyne. Plikt til å gå på skole må følges av en rett til å komme trygt til og fra. Derfor vil KrF ha en egen Barnas Transportplan med en bred gjennomgang av utfordringene, og konkrete forslag til tiltak som kan gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken.

■ Regjeringen har lagt fram en egen sykkelstrategi, slik KrF har foreslått i Stortinget, og bevilgninger til gang og sykkelvei øker. Det er bra. Likevel vil det ta 16 år før dagens behov langs stamvegane er dekket, og i tillegg kommer Statens andel av et sammenhengende nett for sykkel i byer og tettsteder som er beregnet til å være minst 11 milliarder kroner. Vi står overfor store utfordringer. KrF har foreslått at det etableres en egen belønningsordning som premierer kommuner som satsar på gang- og sykkelvei og trygge skoleveier. I stedet har regjeringen lagt inn et nytt kriterium i den allerede eksisterende belønningsordningen som gjelder kollektivtrafikk. Ved tildeling av midler gjennom den eksisterende ordningen skal det legges vekt på kommunenes og fylkeskommunenes vilje til å tilrettelegge for sykkel og gange. Det holder ikke. Dette bidrar til å utvanne den nåværende belønningsordningen. Det regjeringen burde gjort var å etablere en egen ordning for formålet, og KrF kommer nok en gang til å fremme forslag om dette i Stortinget.

Jan Sahl  
Stortingsrepresentant (KrF)

## Nasjonal Transportplan for 2010-2019 (NTP)

■ Vil denne planen for de kommende ti årene være en fortsettelse av tidligere planer, eller vil vi finne at det reelt er et ønske om å gjøre veitrafikken sikrere? Vil det gjøres forsøk på å løfte det etiske nivå på veien slik at dette kan måle seg med andre deler av samfunnet vårt? Vil beskyttelse av menneskeverdet løftes slik at det ikke blir en balansepost i forhold til reisetid, slik det er i dag via nyttekostnadsanalysene?

■ På flyplassene er kontrollen nitid og det er lenge siden et fly fra en norsk flyplass ble kapret og menneskeliv gikk tapt. På veiene er kontrollen slapp og bruk av fotoboksvarslere hjelper de fartsglade, slik at disse ikke blir tatt. Hvordan er det mulig for de ansvarlige å forsvare en så forskjellig praksis? Er livet til en flypassasjer mer verdert enn livet til en trafikanter på veien? 400 fotobokser arrangert som strekningskontroll vil dekke mindre enn 1 % av veiene. Politiet kontrollerer hver bil mindre enn en gang pr. år for fart og rus. Med en slik minimal kontroll kjører halvparten av alle biler til enhver tid fortere enn tillatt fart. Hvor ellers i samfunnet tillater vi at halvparten av en så stor gruppe som bilførerne, bryter lov og regler? Vil fremlegget til NTP ta tak i dette og vesentlig øke innsatsen innen kontroll på veiene?

■ I analysene fra Statens vegvesen over alle dødsulykker på veiene i 2006 og 2007 kommer det frem at en sannsynlig medvirkende årsak til ulykkene var manglende førerdyktighet i 66 til 75 % av alle dødsulykkene. Med dette utgangspunkt, hvordan kan det forsvares at førerkortene for vanlige bilister først skal fornyes ved fylte 100 år? Dette likner mer en ren ansvarsfraskrivelse. Vil NTP ta tak i denne problemstilling og etablere en kjøeropplæring med jevnlig fornyelse av førerkort, spesielt for de fartsglade som ikke har forstått sammenhengen mellom fart og ulykker?

■ Møteulykker er den type ulykker som tar flest liv på veiene. Solide midtrekkverk mellom motgående kjørefelt er en effektiv måte å hindre møteulykker. I de siste årene er det bygget noen få titalls km med solide midtrekkverk. Selv helt nye viktige

veier som E6 er ikke gjennomført forsynt med solide midtrekkverk. Vil NTP spesifisere at alle nye veier som skal bygges vil utstyres med solide midtrekkverk? Dersom det bygges skarve 100 km med midtrekkverk per år vil det ta 270 år før alle riksveier har solide midtrekkverk. Hva kan gjøres i mellomtiden?

■ Flere tunge uavhengige instanser viser at på de samme veiene vil en liten reduksjon av farten føre til en betydelig reduksjon av antall drepte. Sammenhengen indikerer at ca 10 % reduksjon av farten omtrent kan halvere antall drepte. Vil NTP ta tak i denne halvering av antall drepte på veiene ved å sette ned hastighetsgrensen til 70 km/time på alle veier uten solide midtrekkverk?

■ Nye moderne veier med solide midtrekkverk sparer liv. Det viser erfaringene med den nye E 18 ned gjennom Vestfold. Vil NTP prioritere bygging av nye veier der sikkerhetsgevinsten pr. investert krone er størst?

■ Alle i et fritt demokrati ønsker frihet til selvutfoldelse, til bevegelsesfrihet for selv å bestemme hvor og når en skal reise. Det er også mange som ønsker frihet Til fart, moro og kjøreglede med sin bil eller motorsykkel. Alle ønsker også frihet Fra ulykker, død og lemlestelse. Ved en nærmere ettertanke vil en oppdage at det ikke er mulig å ha både frihet Til og frihet Fra på samme tid på de samme veiene. Dersom det på veien er frihet Til fart, moro og kjøreglede, vil det ikke kunne være frihet Fra ulykker, død og lemlestelse. I Norge er det valgt å ha frihet Til på veiene med en minimal kontroll og milde reaksjoner, da følger død og lemlestelse med. Vil vi virkelig, i et sivilisert samfunn, ha frihet Til fart, moro og kjøreglede fremfor frihet Fra ulykker, død og lemlestelse på veiene? Hva vil NTP si om dette valget? Vil NTP tørre å innse at dette er et valg som må legges i bunden av enhver strategi for en sikker vei-transport?

■ Telenor ble våren 2008 kraftig kritisert fordi det var gått tapt noen menneskeliv hos en underleverandør i Bangladesh. Den etiske indig-

nasjon i media førte til at Baksaas måtte krype til korset og erkjenne at det var et "gap mellom liv og lære". Hva er forskjellen på at det går noen liv tapt i Bangladesh slik at Telenor kan skaffe seg billige produkter og tjene mer, sammenlignet med at vi i gjennomsnitt dreper 4 til 5 mennesker pr. uke i trafikken i Norge slik at reisetiden kan holdes nede og tidskostnaden for næringslivet skal bli lavest mulig? Er dette to helt forskjellige områder som ikke kan sammenlignes? Eller er det i realiteten to sider av samme sak? Er det slik at menneske er "uerstatteleg" i festtaler, mens de brukes som balansepost i fagspesialistenes nyttekostnadsanalyser?

■ Parallelt med dette kunne vi i samme tiårsperiode bruke mer på sikre veier, av de betydelige midler som trekkes inn via avgifter på biler og deres bruk. Ved å investere i et bedre veisystem med solide midtrekkverk og myk kantbeskyttelse, kunne farten der økes, uten at det ga negative utslag på ulykkesstatistikken.

■ Det argumenteres fra mange hold for bedre veier og erfaringen viser at motorveiene i Østfold og Vestfold sparer liv. Bedre veier er viktig ut fra mange hensyn. Vi kunne ha som målsetning å bygge et veisystem sammenlignbart med Tysklands nett av motorveier mellom alle viktige byer. Ser vi imidlertid på ulykkestallene både i forhold til befolkningstall og transportarbeidet, ligger Tyskland dårligere an enn Norge. Den aller viktigste utfordringen for å bedre trafiksikkerheten er ved å endre holdningene til trafikantene i retning av en varsom og aktpågivende atferd på veiene slik vegtrafikkloven § 3 foreskriver. Der ligger det store potensialet og der er en etisk vinkling verdifull i forhold til de etiske verdier som er godt nedfelt i de fleste andre deler av samfunnet vårt. Vi har et betydelig potensial til forbedringer innen veitrafiksikkerhet ved å løfte det etiske nivå innen alle deler av veitrafikken. Dette gjelder fra det overordnede ansvarsnivå hos berørte myndigheter, via media, bilselgere og helt ned til den enkelte trafikant.

Per A Løken, SikkerTrafikk.no

## AKTUELT



Intens kamp om 6. plassen i B-finalen, Torkild Å. Åkerset (417) slo Alexander Slobodinski på målstreken.

# Stor entusiasme i Molde

**Omkranset av vakker romsdalsnatur var nærmere 80 spreke skiløpere fra alle kanter av landet samlet til dyst på Skaret skisenter ved Molde tidlig i mars.**

Reidun Øverland

Spennende konkurranser og sosialt samvær i nydelig vårsol skapte den riktige rammen rundt årets etatsmesterskap på ski. En som strålte om kapp med sola var arrangementsansvarlig Jan-Erik Myhr.

– Med alle disse entusiastiske skiløperne og de flotte skiforholdene

vi har, er det en ren fornøyelse å arrangere vegmesterskapet på ski.

Og det manglet så visst ikke på gode tilbakemeldinger verken om dette arrangementet, eller mesterskapene generelt. Dette viser hvor viktig slike arenaer er for både trivsel, samhold og arbeidsmiljøet.

Som det seg hør og bør ved slike anledninger er noen mest opptatt av klokka og konkurransen. Andre har mest fokus på det sosiale og det å møte gode kollegaer i andre omgivelser enn til daglig. Mens noen ser fram til å treffe kollegaer og konkurrenter de ser bare hver gang det er vegmesterskap.

Årets bestemannspriser gikk til Kari Klynderud Sundfør fra Region øst og Kai Helge Helgesen fra Region nord. Det var til sammen

nesten 200 fullførte starter i mesterskapet, Region vest vant vandrepokalen, som gikk til den regionen som hadde flest antall fullførte starter. Vestlendingene vant med stor margin, over dobbelt så mange starter som neste region på lista.

Ei sporty vestlandsdame vi snakket med like etter hun kom i mål på 5-kilometeren, hadde det travelt med å finne ut om det var ledige startnummer i trimklassen også. Hun fikk selvsagt starte og fullførte fire distanser.

Oppfordringen til resten av landet er derfor – neste gang skal det konkurreres med Region vest om å bli den beste regionen. Anledningen kommer i 2011, da Region nord etter all sannsynlighet arrangerer EM på ski.



Årets bestemannspriser gikk til Kari Klynderud Sundfør fra Region øst og Kai Helge Helgesen fra Region nord.



De lokale heltene fra "team-geodata" i Molde vant stafetten i yngste herreklasse, Leif Harald Sættem (t.v.), Ole Jan Tønnesen og Jan Arne Nygaard.



Funksjonærene var lett gjenkjennelige. Arrangementsansvarlig Jan-Erik Myhr (t.v.), Odd Arne Rød og Bjørn Andersen var godt fornøyd med vel endt vegmesterskap.



I trimklassen måtte det tenkes taktikk fra første stavtak, den som gikk de to rundene med minst mulig tidsavvik gikk av med seieren. Frode Prestegard (378) fra Region vest var en av to vinnere som begge hadde fire sekunders differanse. Bente Bergstø også fra Region vest hadde 14 sekunders avvik.

# TETT PÅ

**NAVN:** Ove Nesje ■ **ALDER:** 41 ■ **STILLING:** Utbyggings sjef i Region midt  
 ■ **BOSTED:** Molde ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn ■ **AKTUELL SOM:** I fokus etter Namsos-raset

## Travle tider

**Han tok over som utbyggings sjef ved årsskiftet og har hatt en svært hektisk tid etter raset i Namsos fredag 13. mars.**

Geir Brekke

– Jeg satt på kontoret i Molde da prosjektlederen kom inn døra mens han snakket i mobilen med byggelederen i Namsos. Jeg så på ansiktsuttrykket hans med én gang at det var noe galt som hadde skjedd. Vi fikk rekvirert helikopter og dro av sted begge to, sammen med Knut Nauste og Eivind Sperre Austnes. Meldinga vi fikk før vi reiste var at tre personer kunne være savnet etter raset. Sånn sett var det tross alt en lettelse å høre at ingen lenger var savnet da vi landet i Namsos en drøy time senere, sier Nesje.

### Flyttet vegen

– Var grunnundersøkelsene gode nok på sideanlegget til Kattmarka?

– Det var ikke gjort grunnboringer akkurat der raset gikk. Forklaringen var at tiltakene her ble vurdert som så små at dette ikke skulle være nødvendig. Sprengningen av fjellskjæringen var paradoksal nok et resultat av beslutningen om å flytte veglinjen inn på trygg grunn, vekk fra de vanskeligste områdene med bløte leireforekomster. Salvene var små og skulle være tilpasset grunnforholdene, sier Nesje, som ser fram til at den eksterne gruppa nå skal gå gjennom alle sider ved Namsos-raset og vegarbeidet. Statens vegvesen medvirker nå – om mulig – til å få til en midlertidig veg for de boligene som er blitt vegløse etter raset. Men det har vært stillstand på arbeidet i Kattmarkvegen siden uhellet. Arbeidet her vil være innstilt til en finner en løsning på videre framdrift i lag med kommunen. Namsosprosjektet med hovedvegforbindelsen til og gjennom byen langs rv. 769 fortsetter etter planen, med forventet åpning i oktober i år.

### Løsberga

Ove Nesje fungerte også som utbyggings sjef i Region midt da det raste på E6-anlegget Løsberga ved Steinkjer i fjor. Her har han deltatt i gruppa som la fram rapporten etter raset. Konklusjonen er at Statens vegvesen ikke benyttet ingeniørgeologisk kompetanse i særlig grad i planfasen for prosjektet.

– Selv om bruk av slik kompetanse ble overoppfylt etter kravene i utføringsfasen, greide vi ikke å forutse rasfaren. Sleppe systemet i fjellet var svært vanskelig å få oversikt over i byggeperioden, sier Nesje, som er sivilingeniør fra NTNU med fjellsprengning som spesialområde. Han har vært anleggsleder på tunnel i Statens vegvesens produksjonsavdeling, og

har jobbet hos privat entreprenør, før han kom tilbake til Statens vegvesen og utbyggingsavdelinga.

### Propp i tunnelen

Som tunnelmann i etaten er han glad for at det nå endelig er blitt gjennomslag i Atlanterhavstunnelen på Nordmøre, slik at den viktige fastlandsforbindelsen mellom Averøy og Kristiansund kan åpnes i løpet av høsten i år.

Det oppsto som kjent et ras under tunneldrivinga for et drøyt år siden, og siden måtte det støpes en propp i tunnelen, med etterfølgende driving gjennom betongen.

– Deretter møtte entreprenøren lekkasjer med stort trykk, slik at det har vært omfattende injisering i den videre tunneldrivinga. Dermed blir kostnadene med tunnelarbeidet større, men det er ikke aktuelt med høyere takst eller lengre innkrevningstid på det bompengefinansierte vegprosjektet i Møre og Romsdal, sier Nesje

### Ros fra sjefen

Utfordringene har kommet tett for den ferske utbyggings sjefen. Han synes etaten har mestret medie trykket etter 13. mars temmelig bra, og Region midt har fått ros fra vegdirektøren for taklingen av den vanskelige hendelsen.

– Vi har en robust organisasjon når vi trekker i de rette trådene. Da kan vi oppnå mye, selv når det stormer rundt oss, sier Nesje, som synes det er trivelig og inspirerende å være med på å bygge landet med nye vegger og tunneler.

### FIRE KJAPPE

#### – Hvorfor forulykker så mange i trafikken?

– Hovedproblemet er sjåførens manglende aktsomhet.

#### – Hvordan bør Statens vegvesen bli bedre på publikumsservice?

– I vår situasjon vil det si å være synlig og tilgjengelig.

#### – Hva ville du gjøre om du var vegdirektør for en dag?

– Starte arbeidet med å forberede etaten på de store oppgavene som ligger i å forvalte den sterkt økte innsatsen som det nå legges opp til i Nasjonal transportplan.

#### ... og som samferdselsminister?

– Få på plass en raskere og smidigere planprosess i vegbyggingen.



**Travel start:** Ove Nesje har fått en travel start som utbyggings sjef i Region midt. (Foto: Eivind Sperre Austnes)

## 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.



Petter Andersen i Harstad hadde svar på bildet i forrige utgave.

– Løsningen av bildet av mennene ved traktoren på baksiden av nr. 3 fant jeg på hjemmesiden til Trondenes distriktsmuseum. Bildet viser en arbeidsgjeng oppstilt rundt kommunens første traktor, melder Andersen.



## HVA SKJER?

**26. MARS/OSLO**  
■ Byggedagene

**30. MARS/OSLO**  
■ Plenums møte hvor samferdselsminister Liv Signe Navarsete presenterer NTP 2010-2019

**31. MARS-1. APRIL/ OSLO**  
■ Informasjonsdag og internasjonal workshop i regi av FoU-prosjektet Klima og transport: Road Owners Adapting to Climate Change

**1. APRIL/ HELE LANDET**  
■ Frist for å bestille time for godkjenning av LPG-ombygd kjøretøy etter gammelt regelverk.

**16. APRIL/OSLO**  
■ Nasjonal konferanse om Kulturminneåret

**20. – 21. APRIL/BERGEN**  
■ STRAKS-konferanse

**28-29 APRIL/TRONDHEIM**  
■ Asfalt/dekkeseminar

**6-8 MAI/LILLESTRØM**  
■ Transport 2009

**7-10. MAI/GARDERMOEN**  
■ Transportmessa

**Vet du om noe som skal skje?**

Send e-post til: [vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no).

## LØST OG FAST



## Stedet Putten

Stedet Putten er skiltet fra fylkesveg 58 og 57 i Furnesåsen i Hedmark og kommer ifølge stedsnavngranskere ved Universitetet i Oslo fra ordet "pytten", oftest brukt i ordet "vannpytten". Dette har gitt navn til en seter ved Sel i Oppland, men ordet finnes også som sted på Hvaler og som gatenavn på Hvasser, på Kråkerøy, i Moss, i Sarpsborg, i Løken i Akershus og inntil E6 ved Moelv i Hedmark. (Foto: Håkon Aurlien)



## Hijab-etat?

– Kva er egentleg problemet? spør byggeleiar Odd Iversen i Statens vegvesen retorisk. Her kledeleg og praktisk påkledd under synfaring på det rogalandske vegnettet her om dagen. (Foto: Njål Hana-sand)



## Statleg garasje

Ingebjørn Steen ved Hardanger og Voss distriktskontor har vore på tur i embetsmedfør til Jondal. På rv. 550 ved Sollesnes, har Statens vegvesen ståande eit venteskur for dei bussreisande. At dette også kan gjere nytte i andre høve, fekk han sjå med egne augo.

– Min eigen motorsykkel, står i vinterhalvåret inneklemt i garasjen heime, mellom hakkerotor, planklyppar, ved og ymse anna som fyller opp. Eg tenkjer no sjølv på å søkje Statens vegvesen om at etaten set opp eit venteskur i nærleiken, som eg kan nytta til lagring av motorsykkelen min, utanom sesongen. Kor stor sjanse trur dykk eg har til å vinna fram med ein slik søknad, undrar Steen?

## Her om dagen

Det våres langs hovedvegene i landet, her E6 i nordre Østfold. Småfuruene er i ferd med å frigjøre seg fra snøen. Et godt regnskylt, for å få bort salt støv fra vinteren, hadde gjort godt for vårsolen satte til for fullt. (Foto: Håkon Aurlien)



## UNORMALER 100

## Unntatt råsykling

Den unormale jury jubilerer og markerer det med å presentere et trafikkskilt inneholdende en skiltunormal og en nesten-unormal som gjøres lovlig gjennom manglende systematikk og konsekvens.

Det avbildede skiltet er satt opp i Grensegata i Lillestrøm og øverste del er helt etter regelverket. Skilt 366 "Fartsgrensesone" forteller at man kjører inn i et område hvor det gjelder forbud mot kjøring raskere enn 30 km/t. Sonen gjelder helt til den oppheves av skilt 368.

Det lille underskiltet som gjør unntak for syklistene, er slett ikke etter regelverket. Skiltnormalene slår nemlig fast det ikke kan skiltes andre fartsgrenser inne i en fartsgrensesone. Det gjøres ikke unntak for syklistene.

Den unormale jury bemerker at 30km/t er fort på en sykkel, nærmest råkjøring, og stiller spørsmål om hvorfor akkurat syklistene ikke trenger å forholde seg til fartsgrensen i Lillestrøm.

Når det en gang er slik, har kommunen prisverdig fulgt opp med å henge opp varselsskilt 109 "Humper" for at ikke syklistene i høye hastigheter skal få problemer med



forhøyningene. Dette er unødvendig, for skilt 366 betyr også at fysiske fartsdempende anordninger kan være plassert i kjørebanelen.

Men normalene gir en åpning for dobbeltskiltning. Det heter nemlig at "I områder skiltet som fartsgrensesone med skiltene 366/368 er det vanligvis ikke nødvendig å varsle fartshumper med skilt 109 dersom fartsdempende tiltak er gjennomført på en systematisk og konsekvent måte." Er så ikke tilfelle, er bruken helt i orden. (Foto: Per Andreas Langeland)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

## Biltilsynet dropper avgifter

Biltilsynet blir nå fritatt for en vesentlig del av arbeidet de utfører i forbindelse med manglende innbetaling av årsavgift og kilometeravgift. Fra 1. januar 1990 har tollvesenet fått avskiltningssmy-

dighet, noe som innebærer at både politiet og biltilsynet slipper å behandle det store antallet avskiltningsbegjæringer som de mottar fra Toll- og avgiftsdirektoratet hvert år.