



Statens vegvesen

Vegenogvi

Nr. 5/09 • 23. april • 8. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKSIKKERHET

I årets tre første måneder omkom 40 på vegene mot 60 i samme periode i fjor.

SIDE 4

KOLLEKTIV

I 2008 ble det brukt 742,9 mill. kr til kollektivtiltak i de 6 største storbyområdene.

SIDE 10

UTBYGGING

Kostnadskontroll på nye vegprosjekter er langt bedre i dag enn for bare få år siden.

SIDE 11

NHO med overrasking

LEIAR SIDE 2



Stolpeknekk

Det er enno ikkje avklart om Statens vegvesen får montere knekkeledd på gamle lysstoplar i tre.

SIDE 5



Tester skilt mot feilkjøring

SIDE 5



Ny drakt

150.000 trafikanter som daglig passerer Jernbanetorget kan nå se fram til nye og bedre tider.

SIDE 12-13

Snøbørster

Roterende børster og gummislikkepotter kan bli fremtidens brøytemateriell.

SIDE 18

Dyrere drift



Nye funksjonskontrakter. Daglig drift og vedlikehold av vegnettet koster dyrt. Etter å ha fornyet halvparten av funksjonskontraktene på to år registrerer Vegvesenet en reell prisvekst på over 40 prosent ut over vanlig prisstigning. (Arkivfoto: Geir Brekke)

SIDE 8-9



Lite klimatilpasset vegnett

Ingen europeiske land har et vegnett med en standard tilpasset klimaendringene. Det kom fram da 14 land deltok på et klima- og transportseminar i Oslo rett før påske.

SIDE 14-15

DAGSORDEN

Tetnar til

LEIAR

Helge Rong

■ Sjølv om siste indeks frå teljepunkta til Statens vegvesen syner nedgong i trafikken, er prognosane for framtida annleis. No har Næringslivets Hovudorganisasjon (NHO) kasta seg inn med ein ny 10-punktplan med overraskande framlegg.

■ NHO har lagd fram eigen tiltaksplan som skal medverke til å redusere belastninga med den auka trafikken. Ti punkt har organisasjonen lista opp, mellom anna auka satsing på kollektivtilbodet. Mest overraskande er punktet om køprising, eller rushtidsavgift som det også vert kalla. NHO meiner eit slikt virkemiddel må nyttast i dei største byane.

■ Hovudmotivasjonen til NHO er at utgiftene til transport for næringslivet ikkje skal gå i veret som følgje at trafikkauken, at det også i framtida skal være mogleg å ta seg fram på vegnettet, utan at utsleppa av klimafiendtelege gassar aukar. Dette må ein tolke som at næringslivets fremste organisasjon har kome til erkjenninga at ein ikkje kan byggje seg bort frå alt som heiter kø.

■ NHO tek også til orde for at arealplanlegginga må målrettast slik at arbeidstakarane kan nytte kollektivtransport. Ei slik målretting vil avgrense næringslivet, og andres, lyst og vilje til å føre opp næringsbygg og bustadfelt der ein sjølv finn dette formålsteneleg.

■ Eit anna viktig poeng frå NHO er punktet om at det må kome større føremoner med å reise kollektivt framfor å nytte eigen bil. Køprising er eit punkt. Parkeringsplass ved arbeidsplassen noko anna. Goden det er å få gratis parkeringsplass hjå arbeidsgjevarer er i dag skattefrie, medan eventuelle incitament frå arbeidsgjevarer i samband med kollektivreiser er skattepliktige. Her vil NHO ha likestilling.

■ Tiltaka og tankane frå NHO samsvarer godt med dei utfordringar som er nemnde i Nasjonal Transportplan. NHO har kome med eit innspel som er både konstruktivt og framsynt.



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Omorganiseringen vil ikke føre til færre ansatte

– Hva skjer med meg?

Det er naturlig at mange ansatte i Statens vegvesen stiller dette spørsmålet. Forslag til ny organisering av etaten er sendt ut. Mye arbeid med organiseringen gjenstår, men mange ser nå at de kan regne med endringer i egen arbeidssituasjon. Det er opplagt at dette gir både spenning, forventning og usikkerhet.

Bakgrunnen for SVV2010 er at Statens vegvesen får større oppgaver, får endringer i oppgavene og et generelt behov for å styrke vårt forhold til trafikanter og brukere. Vi må derfor bli mer effektive, tilpasse ressursene og bruke disse enda bedre. Men økningen av oppgavene er så store at vi, selv om vi blir mer effektive, må rekruttere enda flere til Statens vegvesen. Vi har også mange ansatte som er "godt voksne" og snart blir pensjonister. Vi får derfor en stor avgang fra etaten i de nærmeste årene.

Når dette oppsummeres kan vi med bred penn slå fast at omorganiseringen ikke vil føre til færre ansatte i Statens vegvesen, og dermed vil omorganiseringen heller ikke føre til nedbemanning og/eller oppsigelser. For den enkelte vil endringer bestå i andre oppgaver, endrede arbeidsformer, endring i lederansvar og nye ledere å forholde seg til. De aller fleste kan regne med fortsatt å ha sin arbeidsplass der den i dag er geografisk sett.

Mange ansatte vil få begrensede endringer i sitt arbeidsinnhold. Det er den naturlige konsekvensen av at de fleste av våre oppgaver videreføres. Endringen vil bestå først og fremst i at beslutninger og styrings-

linjer forandres. Oppgavene på alle våre trafikkstasjoner blir ikke endret selv om TK-området organiseres annerledes. En annen styringsstruktur og ansvarsdeling i Vegdirektoratet gir også begrensede endringer i arbeidsinnhold for de fleste. Endringene vil i stor grad komme på ledernivå. Mange av lederne på direktør- og seksjonsledernivå i Vegdirektoratet og på avdelingsledernivå i regionene får endringer i sitt arbeidsinnhold. Noen lederstillinger vil bli videreført som nå, noen får endringer i sitt arbeidsinnhold, mens mange vil oppleve at deres nåværende stillinger ikke lenger finnes i ny struktur, samtidig som det opprettes nye lederstillinger.

Vi vil legge stor vekt på at de personmessige konsekvensene som omorganiseringen gir, skal behandles på en ryddig og ordentlig måte, og det skal tas hensyn til den enkeltes ønsker. Jeg har gjort det uttrykkelig klart at SVV 2010 ikke er noen "loftsrydding" på ledersida. Jeg vil legge stor vekt på innplasseringer i nye stillinger og at det skal skje i en god og skikkelig dialog med den enkelte, slik at vi kan finne de beste løsningene både for de ansatte, lederne og for hele Statens vegvesen.

Vi ønsker alle å få en raskest mulig prosess slik at perioden med usikkerhet kan bli så kort som mulig. Det er samtidig viktig at vi tar oss nødvendig tid til å gjennomdrøfte forslagene til ny organisasjonsstruktur, slik at vi kan møte en krevende framtid med en framtdirettet organisasjon.

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.

Ansvarlig redaktør
Helge Rong

Mobil: 913 35 867
Telefon: 75 11 32 89
E-post:
helge.rong@vegvesen.no

Vaksjef
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:
hennette.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

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 21. april kl. 13.00. Neste utgave kommer 14. mai 2009

KRONIKK

TUNNELSIKRING ■ Naturen (les geologien) er lunefull, og de beslutninger angående sikring som tas under driving er alltid skjønnsmessige og basert på det en til en hver tid kan observere på stoffen.

Krevende undersjøisk tunnel

■ I Norge er det i løpet av de siste drygt 25 år bygd i alt 25 undersjøiske vegtunneler. Tunnelene har vært drevet i høyst varierende bergkvalitet, men store problemer i form av ras og vanninnbrudd under driving har vært sjeldne hendelser, også i tunneler som er både lengre og dypere enn Atlanterhavstunnelen. I enkelte tilfeller har det likevel oppstått problemer, men heldigvis aldri av slik karakter at gjennomføringen av prosjektet har vært i fare.

■ Ved planlegging og bygging av Atlanterhavstunnelen har man ut fra tidligere erfaringer vært klar over mulige faremomenter. Grunnige forundersøkelser ble derfor utført i forkant av byggingen, og det ble lagt opp til omfattende kontroll og kartlegging under selve drivingen. Likevel inntraff altså 29. februar i fjor alvorlige problemer under driving fra Averøysida, i form av betydelige innlekkasjer og ras. Raset skjedde nesten midt under det dypeste av fjorden mellom Averøy og Kristiansund, ca. 230 meter under havoverflaten og med en bergoverdekning på ca. 45 meter. Hvordan kunne dette skje, og er tunnelen å betrakte som trygg?

■ Området hvor raset skjedde var på forhånd kjent fra seismiske undersøkelser utført fra sjøbunnen. Ved denne typen geofysisk undersøkelse vil partier med dårlig (oppknust) berg skille seg ut ved lav seismisk hastighet, mens "godt berg" vil ha høy seismisk hastighet. Sonen som ga ras hadde seismisk hastighet nær bergoverflaten på 2800 m/s. En lignende sone med hastighet 2800 m/s var imidlertid tidligere drevet gjennom fra Averøysida uten at store problemer oppsto, og fra Kristiansundsida var soner med hastigheter helt ned i 2300-2600 m/s drevet gjennom uten særlige problemer. Problemet med rassonen var at den til forskjell fra de andre sonene ikke bare inneholdt oppknust berg, men i tillegg også ga stor vannlekkasje.

■ Til tross for at mulige problemer var forutsett, og spesielle tiltak ble iverksatt, skjedde likevel en utvasking og utrasning, som i løpet av noen timer utviklet seg slik at det ble besluttet å tilbakefylle masser og støpe igjen tunnelen for å ha kontroll over situasjonen. Sett i ettertid er det lett å si at de ekstra sikringstiltakene som ble iverksatt under driving var utilstrekkelige. Naturen (les geologien) er imidlertid lunefull, og de beslutninger angående sikring som tas under



Driving: De geologiske forholdene kan ikke kartlegges 100 prosent på forhånd før man starter drivingen av en tunnel. Her fra drivingen av Eiksundsambandet. (Arkiv: Wiggo Kanck)

BJØRN NILSEN



■ **HVEM:** Bjørn Nilsen er professor i geologi ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU), Institutt for geologi og bergteknikk. (Arkivfoto: Kjell Wold)

driving er alltid skjønnsmessige og basert på det en til en hver tid kan observere på stoffen. Det ligger derfor i sakens natur at det under de ofte vanskelige og uoversiktlige forhold som er framme ved stoff i en tunnel er mulig å gjøre feilvurderinger. Selv om dette nok var mager trøst når raset først var gått, indikerer det faktum at raset ikke skjedde øyeblikkelig, men først etter noen timer, at bare litt tilleggssikring hadde vært tilstrekkelig for å unngå raset.

■ Når raset først hadde oppstått, er det imidlertid grunn til å

berømme byggeledelsen for de tiltak som ble iverksatt. Situasjonen etter raset var uoversiktlig, med rasforplantning flere meter over tunneltaket. I verste fall kunne det risikeres videre, ukontrollert rasutvikling med gjennombrudd til sjøbunnen som mulig konsekvens. Gjenstøpning av tunnelen var nok utvilsomt en riktig beslutning, til tross for de betydelige forsinkelser og ekstra kostnader dette har medført. Beslutningen om etablering av ekspertgruppe for vurdering og kvalitetssikring av videre tiltak for driving gjennom problemsonen var utvilsomt også fornuftig. De problemer som en måtte konstatere at en sto ovenfor, må karakteriseres som noe av det vanskeligste en har påtruffet i noen undersjøisk tunnel her i landet. Det er nok påtruffet både dårligere bergmassekvalitet og vannlekkasjer med større mengder og høyere trykk i andre undersjøiske tunneler. Kombinasjonen av svært oppknust berg og store vannmengder med høyt trykk som en hadde i rassonen i Atlanterhavstunnelen, må karakteriseres som spesiell og meget vanskelig.

■ Driving gjennom rassonen er foretatt med korte salvelengder, og svært omfattende sikring. Det ble

utført injeksjon, forbolting, radiell bolting, sprøytebetong, spesielle armerte sprøytebetongbuer, stålprofiler og massiv betongstøp. Det er også foretatt omfattende kontrollboring, deformasjonsmålinger og testing av egenskapene til bergarter og sleppemateriale.

■ Selv med omfattende injeksjonsarbeider er det ikke mulig å få en undersjøisk tunnel 100 prosent vannnett. Vannet blir ikke synlig, men dreneres bak tunneltaket ned til grøft og videre ned til oppsamlingsbasseng, slik at det kan pumpes ut av tunnelen. Med de omfattende injeksjonsarbeider som er utført i Atlanterhavstunnelen har en likevel klart å redusere vannlekkasjene ned til et meget beskjedent nivå (ca. 500 l/min totalt for hele tunnelen). Dette er et tall som er lavt sammenlignet med de fleste andre undersjøiske tunneler her i landet.

■ Til tross for vanskelige bergforhold, og de store utfordringer og problemer som ble påtruffet underveis, ligger derfor alt nå til rette for at Atlanterhavstunnelen til åpningen, og for lang tid framover, vil fremstå som en sikker og tiltalende forbindelse mellom Averøy og Kristiansund.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Avisa Nordland
an

Handlingsplan

Bodø kommune og Statens vegvesen har nettopp lagt ut forslaget til handlingsplan for sykkel i Bodø. Målet er at antall syklende skal doubles, og at 80 prosent av barn og unge skal sykle eller gå til skolen. Det er et langt stykke fram dit.

Drammens Tidende Unge døde i trafikken

Hver sjettede dag dør en ungdom i forbindelse med bilkjøring og trenden de siste årene bare forsterker seg. Antallet unge som dør i trafikken øker drastisk. Når kjøreropplæringen i Norge er blant de beste i verden må det være innsikten som mangler og overvurdering av egne ferdigheter som dessverre styrer.

Gudbrandsdølen Dagingen

E6 må bygges ut

55 deltakere på et møte om E6 på Hamar mandag var enige: E6 må bygges ut mellom Gardermoen og Otta, og raskere enn hva Nasjonal transportplan legger opp til. Hovedtyngden av deltakere var politiske beslutningstakere. Problemet er at de sliter med å få gjennomslag hos sine sentrale partifellere, samtidig som de har kolleger over hele landet som forsøker å vinne sympati for krav som til forveksling likner E6-kravet fra Innlandet.



Stavanger Aftenblad

Flinte

Det er en finurlig finte fra regjeringens side å overføre ansvaret for deler av riksveinet til fylkeskommune uten å gi økt kompensasjon for å kunne gjøre jobben. Vi tror og håper imidlertid at initiativet fra fylkeslagene i Arbeiderpartiet i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal vil føre fram.

adresa.no

Store tanker

Ny tvil om trikkens fremtid truer det rødgrønne samarbeidet i Trondheim. Atter en gang skal Gråkallbanen reddes på kort sikt, uten at de ledende politikerne er i stand til å heve blikket og tenke nytt. Vi mener tiden nå er overmoden for noen store tanker om en fremtidsrettet og miljøriktig «Nidaros-bane».

TRAFIKKSIKKERHET



(Foto: Turi Gjestemoen)

God refleksskole

■ ■ Reflekskampanjen i Øvre Buskerud høst og vinter 2008/09 ble avsluttet til påske med premieutdeling og honnør til de beste skolene. Geilo skole (bildet) i Hallingdal var blant de beste og ble premiert med kr 1000 fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg. 12 skoler deltok og kampanjen startet i oktober i fjor. Skolene som fulgte var Flå, Rukkedalen, Torp og Nes.

Tok 46 førerkort

■ ■ 46 bilførere ble fratatt førerkortet da UP hadde intens fartskontroll i Nord-Gudbrandsdal sist helg. – Dette er trist, sier UP-sjef Knut Erik Storbæk til avisen Gudbrandsdølen. Høyeste hastighet i 80-sonen på Dovrefjell ble målt til 162 km/t, i en 60-sonene over Lesja 105 km/t. Fartsnivået i Nord-Gudbrandsdal er alt for høyt, sier Storbæk.

UP med "stambord"

■ ■ Utrykningspolitiet (UP) satser forebyggende ved å gå i uformell dialog med transportnæringen som kjører rv. 3 gjennom Østerdalen. Ved «stambord» på to vertshus skal ulike trafikktemaer diskuteres jevnlig. Ideen er hentet fra Tyskland og ble første gang prøvd ut som del av Vegvesenets nullvisjonsprosjekt i Gudbrandsdalen for et par år siden.

Raserte toaletter

■ ■ Vandaler ramponerte sist uke toalettbygget ved Røytjern inntil rv. 170 ved Bjørkelangen med motorsag. – Nå må vi fjerne hele bygget og erstatte det med et nytt, forteller byggeleder Ivar Berg til Romeriks avis. Utbedringen vil koste rundt 100.000 kroner. Motorsag-vandalene har vært på ferde før, bl.a. er det felt ei gran over bygget.

TRAFIKKSIKKERHETSREGNSKAP FØRSTE KVARTAL 2009

Positiv tendens

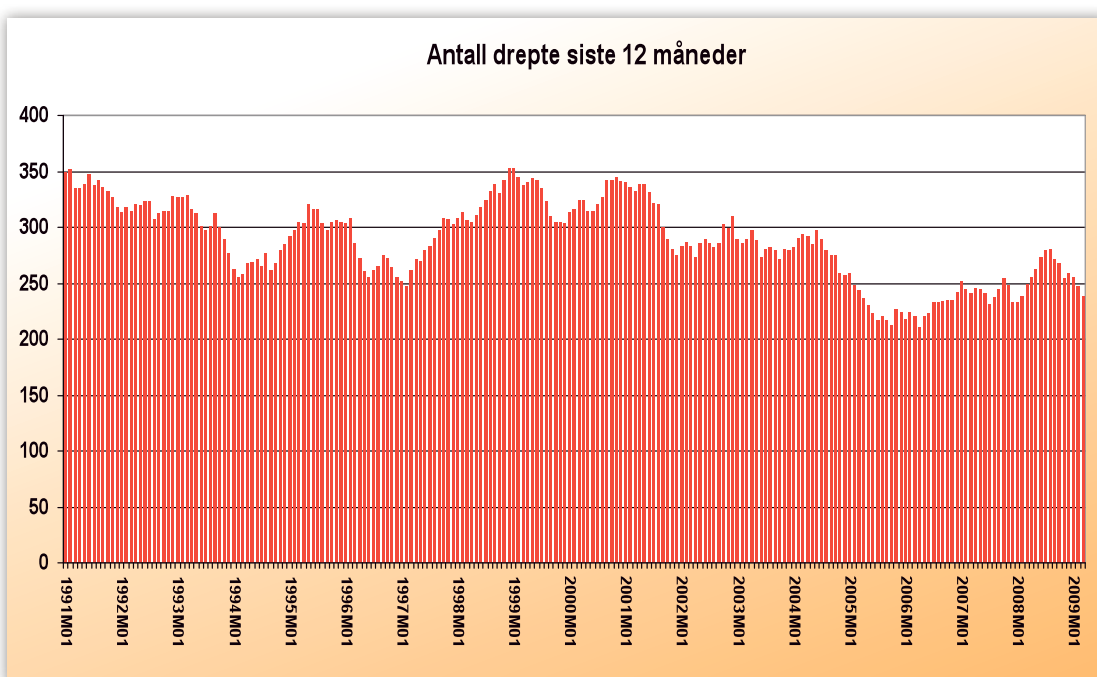
Statistisk sentralbyrå har så langt i år registrert 40 drepte i trafikken. Tilsvarende i 2008 var 60, i 2007 omkom 44 og i 2006 omkom 45 personer. Tallet så langt ligger således under gjennomsnittet for de tre foregående årene (ca. 50).

Så langt i år har våre ulykkesanalysegrupper analysert 33 ulykker med 39 drepte. Et klart selvmordstilfelle er da fjernet fra statistikken. Ulykkene fordeler seg på våre 5 regioner slik:

Region øst	14 ulykker
Region sør	8 ulykker
Region vest	6 ulykker
Region midt	3 ulykker
Region nord	2 ulykker

Sett i forhold til første kvartal 2008 er det færre dødsulykker i alle regioner, men reduksjonen er lavest i region øst, sier Finn Harald Amundsen, seksjonssjef ved Trafikksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Av de drepte var 26 menn og 13 kvinner. Forskjellen mellom menn og kvinner er mindre i år enn den var i 2008. Av de drepte var åtte (10 til tilsvarende tid i fjor) ungdommer i aldersgruppen 18 til og med 24 år og syv (11 til tilsvarende tid i fjor) var eldre enn 65 år (av disse var fire kvinner), mens det til tilsvarende tid i 2008 var 17 drepte. Kun en person var yngre enn 15 år (11 åring). I 2008 omkom fem i aldersgruppen under 15 år. Det synes således som det så langt i år er færre eldre og barn som er drept, mens det i ungdomsgruppen (18 – 24 år) fortsatt er mange.



Figur 1: Antall drepte i et løpende år. Figuren viser en klar reduksjon i forhold til fjoråret. Figuren under viser utviklingen for "løpende år" fra 1990 frem til og med mars i år. Utviklingen har vært svakt synkende, men med store variasjoner. Fra og med oktober 2008 har vi vært inne i en periode med fallende antall drepte.



Finn Harald Amundsen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

I disse 33 ulykkene var 16 (25 i 2008) møteulykker, syv (13 i 2008) utforkjøringer, syv (11 i 2008) fotgjengerulykker og tre (fem i 2008) ulykker i vegkryss. I disse ulykkene var 33 personbiler, 10 tunge kjøretøy, fem fotgjengere, tre bus-

ser, to traktorer/hjullastere, to MC, to varebiler og en kjelke involvert. Sett i forhold til de 57 dødsulykkene til tilsvarende tid i fjor synes det som om det er noen flere møteulykker, men færre av de øvrige uhellstypene.

I de 16 møteulykkene ble 20 personer drept (mot 28 i de 25 ulykkene i 2008), altså noen flere og mer alvorlige ulykker i år. Tunge kjøretøy var involvert i ni av møteulykkene og to av de tunge hadde kommet over i motsatt rettet kjørefelt. I en av møteulykkene kolliderte to motorsykler. Her var fire

personer involvert, ingen brukte hjelm og syklene var ikke registrerte. En 19-åring døde. To av møteulykkene har skjedd i veg-tunnel. I et av tilfellene er mulighet for dugg nevnt og i en annen høy kjørefart. Utenlandske kjøretøy er involvert i to av ulykkene. I begge tilfeller har de fått skrens og kommet over i annet kjørefelt. Ellers er skrens og høy fart, samt manglende bilbeltebruk en gjenganger i mange av møteulykkene.

I alle de tre kryssulykkene har personbil kjørt ut på forkjøringsveg

uten å vike. De tre førerne var, 80, 72 og 62 år.

De som har vært ute og registrert på ulykkesstedet har i alt registrert 16 ulike medvirkende årsaker til enten at ulykken skjedde eller at skadeomfanget ble så stort. Disse er vist i oppstillingen nedenfor:

Brukte ikke bilbelte	16
(17 brukte belte og 5 var notert som usikre)	
Høy kjørefart	13
Glatt kjørebane	12
Skrens	9
Uoppmerksomhet	6
Promille/rus	3
Sannsynlig selvmord	3
Illebefinnende	3
Blindsone	3
Unnlot å vike i kryss	3
Dårlige dekk	1
Brukte ikke hjelm	1
Dårlig sikt	1
Tungt lass i personbil	1
Tett snødrev	1
Ikke registrert MC	2

Som vist påpeker våre UAG-grupper en rekke medvirkende årsaker. Manglende bruk av bilbelte nevnes hyppigst som årsak til at det ble en dødsulykke og ikke en ulykke med mindre alvorlig utfall. For høy fart i forhold til farts-grense eller veg- og føreforhold nevnes også en rekke ganger. Ellers er det mistanke om selvmord eller illebefinnende i seks tilfeller. I prinsippet burde disse vært tatt ut av statistikken.

Driller russ før festen

To russeledere som ulykkesofre ga ekstra innlevelse da Mosserussen sist uke fikk se hva som skjer når ulykken først er ute.

Håkon Aurlien

Ved trafikkstasjoner landet rundt brukes det i disse dager store ressurser på å hjelpe rusen til å forebygge trafikkulykker. Mange steder kjøres det også egne skole-temadager i samarbeid med Trygg Trafikk,

politi og andre redningsetater. Målet er å hindre ulykker, og å redusere følgene av det som eventuelt skjer.

Sist onsdag fikk mosserussen demonstrert hva som skjer etter en ulykke. Utenfor den gamle trafikkstasjon ble en bil fjernstyrt i 50 km/t inn i siden på en stillestående bil. Russepresident Karoline Guren og russestyremedlem Marta Bartzak krabbet inn i bilen, og ble deretter reddet ut av utrykningspersonell.

– Det var trangt og ekkelt å sitte inne i bilen og vente på å bli reddet ut, fortalte Karoline

Guren til sine medruss etterpå. Mens alvorlige russ fulgte med jobbet redningspersonellet sin-dig og systematisk, og snakket rolig med dem underveis. Tanken med opplegget var at russ skal være klar over konsekvensene av en trafikkulykke.

Russearrangement: Sander Bjerketvedt fikk rollen som "første ankomne til ulykkesstedet" av Vegvesenets Harald Ståle Jansen. Russen lærte hvordan man skal agere når man står ovenfor en ulykke. (Foto: Håkon Aurlien)



Trygt og utrygt med knekkeledd



Stive stolpar: Statens vegvesen får førebels ikkje knekkeledd på gamle lysstolpar langs vegane i samband med TS-inspeksjonar i delar av landet. (Foto: Geir Brekke)

Montering av knekkeledd i gamle trestolpar langs vegane er eit viktig punkt som blir tilrådd i trafikktryggleiksinspeksjonar i Statens vegvesen.

Geir Brekke

Men framleis er dette tiltaket i liten grad kome til gjennomføring. Årsaka er at eigarar av stolpane – lokale kraftlag – så langt ikkje kan gå med på at gamle stolpar får

slike knekkeledd utan dokumentasjon på at stolpane blir like trygge å klatre i som i dag.

Omsyn til mannskapa

– Vi må i første rekkje tenke på tryggleiken til mannskapa våre, seier avdelingssjef Geir Noss i BKK, eit av dei største energiselskapa på Vestlandet. Han lei ar avdelinga som har ansvaret for drift av straumnettet, som og omfattar leidningsnettet langs vegane.

– Der det er råd – gjerne langs veg – bruker vi dels kranlift når vi skal opp i høgda under vedlikehaldarbeid på lysstolpane. Men leidningsnettet på stolpar har strekk i fleire retningar og bardu-

nar som er trekte utover frå stolpane. Såleis er stolpeklatrering stadig mykje brukt i dette arbeidet, opplyser han. Noss var i fjor vore invitert til eit møte om dette spørsmålet i Statens vegvesen, men møtet blei utsett i påvente av interne avklaringsar.

Konklusjon manglar

Johnny Sjøstad er trafikkseksjonsinspektor i Statens vegvesen Region vest. Han har siste året vore i gang med inspeksjonar av fleire riksvegstrækningar i Bergen distrikt, der lysstolpar tett inntil vegen er eit av dei tydelegaste behova. Gjennomføringa av strakstiltaka på rv. 555 Fjell-Eidesjøen på Sotra er snart i mål. Men nødvendig sikring av dei

78 lysstolpane på strekninga står uløyst. I Bergen er det tale om kring 200 stolpar som stadig står usikra, medan ein ventar på klarsignal til å gå i gang med etablering av knekkeledd.

– Vi ventar på avklaring frå Vegdirektoratet etter ein dialog med energibransjen som starta i 2008. Medan vi ventar på konklusjonen er vi bedne om utsette spørsmålet om montering av knekkeledd i eksisterande lysstolpar som manglar slike avbøygingsledd, seier Sjøstad.

Økonomi

Otto Kleppe i Vegdirektoratet opplyser at saka framleis er under utgreiing internt i direktoratet. Det var fleire møte med energibransjen

i fjor. Det er semje om korleis nye lysmaster skal sjå ut, men ikkje om svekking av eksisterande mastar. Det er tale om å finne ut av kor mykje eksisterande lysstolpar kan svekkast i høve til krav frå Direktoratet for Sikkerhet og Beredskap (DSB).

– Vi har ikkje midlar til anna enn strakstiltak etter slike TS-inspeksjonar. Det vil seie at vi rundt rekna kan bruke kring 600.000 kroner pr. km. Flytting av lysstolpar eller byting av gamle til nye stolpar med knekkeledd blir for dyrt, og vil krevje ekstra midlar. Dermed er kjerneboring i trestolpar for montering av knekkeledd eit aktuelt spørsmål som kan redusere ulykkesrisikoen, seier Sjøstad.

Tester skilt mot feilkjøring

Hvert år er det anslagsvis rundt 30 sjåførar som kjører i feil kjøreretning, men mørketalene kan være store.

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen skal nå teste ut et variabelt skilt som kan hindre slike farlige situasjoner. Feilkjøringar skjer både i kryss og rundkjøringar. Årsaker kan være utforming av vegane, mangelfull eller uklare skilting, kompliserte vegsystem eller manglende oppmerksomhet hos føreren på grunn av rus og aldersvekkelse. Ei arbeidsgruppe analyserer nå en del av hendelsene der folk har havnet i feil kjøreretning for å finne ut mer om hvorfor dette skjer. De skal også komme med forslag til tiltak. – I første omgang skal det testes ut et dynamisk stoppskilt

i et kryss ved Sarpsborg, der det hittil er fire personer som har havnet i feil kjøreretning. Det vil også bli satt opp et underskilt med ”Feil kjøreretning, SNU!” og kamera som registrerer de uønskede hendelsene, opplyser prosjektleder Kjersti Bakken i Vegdirektoratet.

Bakken understreker at dette bare er ett av flere tiltak som kan være aktuelle. Et alternativ er å skilte dobbelt med ”innkjøring forbudt” og informere om at en er i feil kjøreretning, noe som er gjort langs E 18 Vestfold. I andre land har de blant annet prøvd ut lys i kjørebanelen, ulike skilt og forsterket vegbelysning.

Tester skilt: Statens vegvesen skal teste et dynamisk stoppskilt mot feilkjøring i et kryss ved Sarpsborg.



Tre kan fellast: Det er lettare å fjerne gamle tre inn mot vegbana enn gjere noko med lysstolpane, seier frå høgre Johnny Sjøstad og Kjell Arvidsson frå Statens vegvesen og Yngve Nordahl frå Djønne maskin. (Foto: Geir Brekke)

AKTUELT

Utvikler risikoverktøy for tunneler

Statens vegvesen har nå inngått et samarbeid med sveitsiske vegmyndigheter om å lage et risikoanalyseverktøy for vegtunneler.

– I en risikoanalyse må det tas stilling til hva samfunnet tolererer eller aksepterer av risiko, sier trafikksikkerhets-seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Vegdirektoratet. Det er risikoanalyse ved utbygging av E18 i Kristiansand, og som også er videre utviklet for tunnel-systemet i Tromsø, som har ført til kontakt med danske risikoanalytikere ved Universitetet i Zurich og så med sveitsiske vegmyndigheter.



Bygger om rv. 282

■ ■ Riksveg 282 Holmestrandsvæien i Drammen (bildet) skal bygges om på en 1,1 km strekning. Arbeidene skal utføres i 2009 og 2010 og er etterbrukstiltak av E18 Kleivene-prosjektet. Rv. 282 er både en viktig lokalveg i Drammen og omkjøringsveg for E18. Foruten ombygging og utbedring av vegen skal det bygges gang og sykkelveg langs hele strekningen. (Foto: Kjell Wold)



Vil ha mer detaljert statistikk

■ ■ Norges Automobilforbund har på vegne av en rekke brukerorganisasjoner bedt om å bidra til mer detaljert ulykkesstatistikk og at denne gjøres tilgjengelig for organisasjonene. – Personvern er et av mange forhold som må sees på ved oppfølging av organisasjonenes henvendelse, sier avdelingsdirektør John Arild Jensen i Samferdselsdepartementet.

E6-bygging ved Øyer

I høst starter ombygginga av E6 mellom Øyer og Tretten i Gudbrandsdalen. Prosjektet har ei lengd på om lag 13 kilometer og utgjør første etappe i ei utbygging av E6 nordover frå Lillehammer. Utbygginga vil gje ein trygg E6 med samanhengjande gang- og sykkelveg på heile strekninga fra Lillehammer og vil korte inn E6 med om lag to kilometer.

Like før havari

En norskregistrert spesialtransport ble avskiltet under en teknisk kontroll på Taralrud kontrollstasjon inntil E6 syd for Oslo søndag kveld. Blant annet var rammen nesten brukket av. Kjøretøyet hadde hele 23 mangler som ga skriftelig pålegg. Det mest graverende var delvis defekte bremsere og at hovedrammen var nesten helt av på den ene siden.

Regionale dynamoer

– Framtidens byer og mellomstore byregioner er viktige dynamoer og lokomotiver for ønsket utvikling.

Kjell Wold

– Drammen er ett av flere eksempler på god regional dynamoeffekt i Norge, sa forsker Jon Knudsen fra Universitetet i Agder (UiA) på bystrategikonferansen i Drammen før påske. Han synes byen er ett av de mest vellykkede eksemplene på attraktiv utvikling i mellomstore byregioner i både Norge og Norden.

Nedenfra initiativ

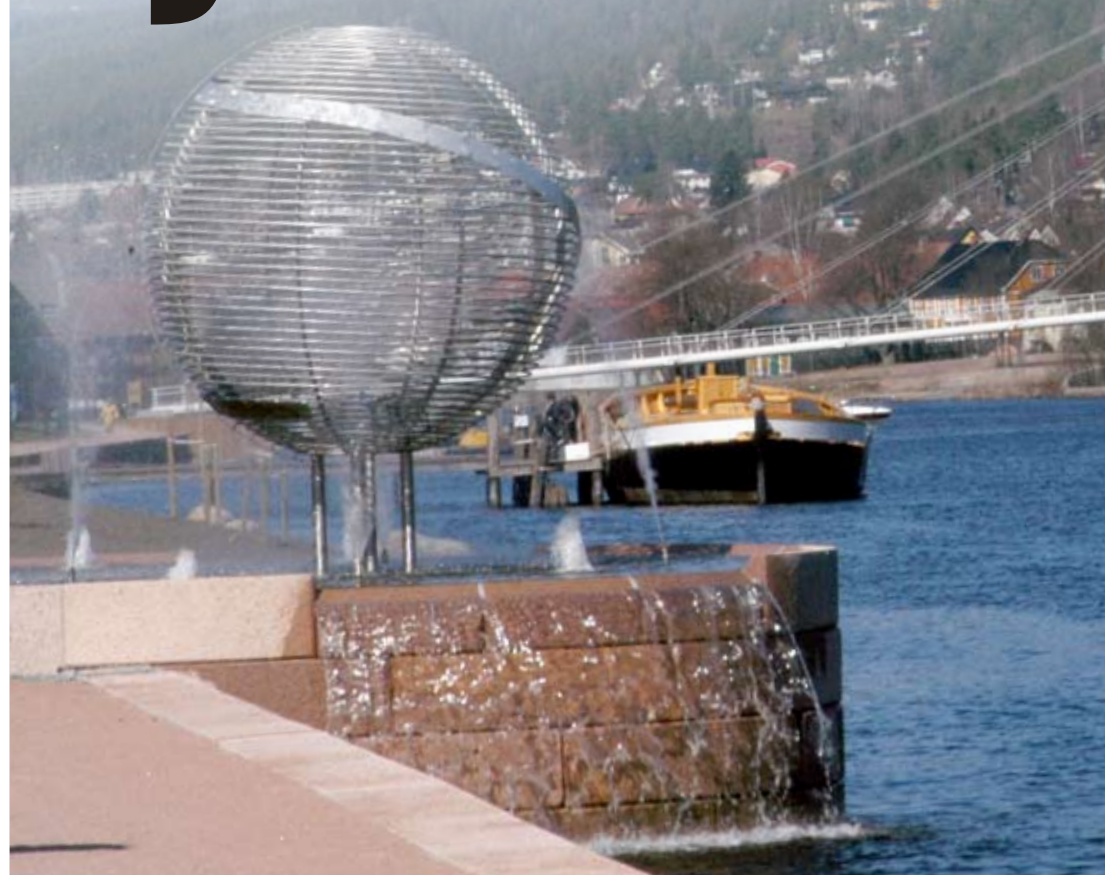
Utviklingen i de fire byregionene i region sør, Agderbyen, Grenlandsbyen, Vestfoldbyen og Buskerudbyen viser en ny trend med såkalt nedenfra initiativ med økt vekt på interkommunalt samarbeid om planlegging av areal- og transportutviklingen. Seniorrådgiver i Samferdselsdepartementet, Jan Erik Lindjord, hilser også slike nye samarbeidsformer på tvers av kommunegrensene og med deltagelse fra alle tre forvaltningsnivåer velkommen. Han tror dette er en sunn kamp om innflytelse og påvirkning for å dreie den regionale utviklingen i en ønsket retning.

Økt NTP-omtale

Den økte betydning byregioner får i samfunnsutviklingen i Norge i årene framover avspeiler seg også i omtalen dette får i NTP.

Fra NTP 2006-2015 til NTP 2010-2019 har staten blitt mye tydeligere på dette ansvaret. Medlingsdirektør Wilhelm Thorheim i Miljøverndepartementet sa også at det interdepartementale prosjektet Framtidens byer passer meget godt i inn i planene Statens vegvesen har med sine bystrategiprojekter i Region sør.

– Den økte forståelsen for at framtidens store areal-, miljø- og transportutfordringer må løses i fellesskap har vært noe av det



Drammen: En av flere framtidensbyer i Region sør. (Foto: Kjell Wold)

tydeligste og beste ved bystrategiprojektet siden starten i 2007, sa prosjektleder Tor Atle Odberg på milepelskonferansen i Drammen.

Skiller seg ut spesielt

Kristiansand, Drammen og Trondheim skiller seg spesielt ut som framtidig satsingsområde for miljøvennlig bytransport.

Derfor skal disse tre byene spesielt forhandle om en særskilt pott på hele 162 millioner kroner av 323 millioner kroner som totalt nå bevilges fra regjeringens beløn-

ningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene.

Forhandler

Samferdselsdepartementet har valgt å innlede forhandlinger med disse tre byene av i alt ni byer og byområder som nå nyter godt av denne belønningsordninga. Prosjektleder for Bystrategi Region sør, Tor Atle Odberg i Statens vegvesen synes dette er en fin fjær i hatten for byregionsatsingen i Region sør. Kristiansand og Drammen ønsker

sammen med Trondheim å inngå forpliktende avtaler som kan bidra til å redusere bilbruken i sentrum.

Løfterikt initiativ

– Drammensregionen har kommet noe kortere enn de to andre byene. Men jeg vil likevel gi ros til Buskerud og Drammensregionen som har tatt et svært løfterikt initiativ der en sterk involvering av flere kommuner vil kunne gi en helt annet og mer miljøvennlig utvikling i åra framover, sier samferdselsministeren i en kommentar.

Dårlige vegdekker økte med 11 prosent

I 2008 økte andelen av riksvegnettet hvor tilstanden klassifiseres som dårlig eller svært dårlig med 1124 km eller 11 prosent.

Kjell Wold

Ved utgangen av 2008 ble hele 11.373 kilometer av det norske riksvegnettet klassifisert som dårlig eller svært dårlig. Det utgjør hele 42 prosent av det samlede norske riksvegnettet, heter det i den ferske årsrapporten fra Statens vegvesen 2008. Fra 2002 har lengden på riksvegnettet med dårlig eller svært dårlig dekketilstand økt med 2800 km.

Vegdekkene klassifiseres som

svært dårlig dersom spordybde eller jevnhet ved måletidspunktet ligger under kravene i vedlikeholdsstandarden. Dersom en strekning har behov for tiltak innen ett til to år betegnes tilstanden som dårlig. Det er satt mål for vegdekkenes kvalitet gjennom krav til

jevnhet og spordybde. Generelt er det spordybde som utløser tiltak på vegger med stor trafikk, mens manglende jevnhet vanligvis er det største problemet på lavtrafikkerte vegger.

Innsatsen til vedlikehold av vegdekker var i 2008 på om lag 900

millioner kroner, mens det burde ha vært 1200-1300 millioner kroner for ikke å forringe kvaliteten ytterligere. Denne tabellen viser faktisk forbruk av asfalt og antall km pr. region i 2008:

Region	Mål 08 (mill. kr)	Faktisk forbruk, asfalt (mill.kr)	Antall km asfalt 2008	Km asfalt på g-/s-veg 08	Faktisk asfaltforbruk g/s-veg i mill.kr
Øst	234	237,6	396	9,4	2,126
Sør	172	177,1	214	14	3
Vest	145	133,3	225,8	5,7	1,4
Midt	128	144,4	240,8	2,33	1,31
Nord	156	208	299	3	0,7
SUM	835	900,4	1375,6	34,43	8,536

Flyplass over E39



Betonglokk: Dagens E39 ved flyplassen i Nordfjord blir lagt i betongtunnel, med forlengta rullebane oppå. (Foto: Geir Brekke)

Nye tryggleikskrav gjer at flyplassen i Nordfjord må forlengje rullebana. Det fører til at dagens E39 må leggast i betongkulvert.

Geir Brekke

Luftfartstilsynet skjerpar krava til småflyplassane. Skal mange av desse haldast oppe i åra som kjem lyt det investerast i mellom anna lengre rullebaner. Dette er iallfall påkravd ved Sandane lufthamn.

Ny ferjekai

Det er Avinor som vil stå for planlegging og bygging av kulverten og omlegginga av E39, i samråd med Statens vegvesen.

– Vi lanserte ein ide om at Avinor kunne få steinmassar til utfyllinga frå ferjekaområdet på Anda, eit par kilometer lenger nord på E39. Her er det planar om å sprengje vekk fjell for å byggje ny ferjekai. Dagens kai er for trong, og ferjekøen på land strekkjer seg ofte tilbake mot ein uoversiktleg sving, seier seksjonsleiar Arnfinn Båtevik i Statens vegvesen. Men ombygginga ligg nok lengre fram i tid og er ikkje med i framlegget

til Nasjonal transportplan for 2010-19 frå regjeringa.

Fylling over E39

Når det gjeldt utvidinga av rullebana ved Sandane lufthamn er grunnspørsmålet avklara gjennom skjøen, sjølv om dette blei langt dyrare enn Avinor hadde venta.

Utvidinga vestover vil kome på ei ny fylling over dagens E39 i ei lengde på drygt 150 meter.

Vegen vil bli lagt noko om, og Vegdirektoratet har godkjend den tekniske løysinga og dei endra siktilhøva som blir resultatet når dagens opne veg blir lagt i ein betongtunnel under den framti-

dige rullebana. Eit grovt kostnads-overslag gir ein pris på vegomlegginga på kring 25 millionar kroner.

Kvisvegen

Det er råd å få dispensasjon frå Luftfartstilsynet for tryggingkrava for perioden når utbygginga er i gang. Men blir det forseinkingar på byggeplanane kan flyplassen i verste fall bli stengd. I Sogn og Fjordane har det siste året vore røyster som har kopla flyplassutbygginga på Sandane med den nye E39 Kvisvegen, som no er under bygging. Dette gir eit betre vegsamband mellom Indre Nordfjord i sør

og sunnmørskommunane Volda og Ørsta i nord. Her ligg neste småflyplassen, Hovden.

Men samferdsleminister Liv Signe Navarsete har i samband med framlegging av NTP sagt at dagens lufthamnstruktur i planperioden fram til 2019 vil bli halden oppe, med mindre det er uttrykt ønskje lokalt om noko anna.

Planlagt byggjearbeid har vore sett til sommaren i år, men Avinor har siste tida sagt at dei vil utsetje bygginga ved å vise til reduserte inntekter som resultat av den generelle nedgangen i flytrafikken.

Ankes til Høyesterett

Chrysler Norge AS og forhandlerne anker nå saken om godkjenning av 274 Jeep Grand Cherokee til Høyesterett.

Henriette Erken Busterud

Bilene ble godkjente som lette lastebiler høsten 2003. Godkjenningene ble senere omgjort av Vegdirektoratet og stadfestet av Samferdselsdepartementet.

– Omgjøringen er begrunnet i at det manglet vektgaranti. Kjøretøyene ble feilregistrerte som lett lastebil i stedet for varebil. Det medførte en avgiftsunndragelse på 105 millioner kroner, opplyser jurist Unni

Augland Eik i Statens vegvesen.

Importøren Chrysler Norge AS, et underselskap av Bertel O. Steen, gikk til sak mot Statens vegvesen, og etaten ble av tingretten frifunnet i 2008 og i lagmannsretten i mars i år.

– Chrysler Norge AS har nå anket erstatningsspørsmålet videre til Høyesterett. De mener at selv om godkjenningene er ugyldige, så har de krav på erstatning fra Statens vegvesen på 83 millioner kroner. Vi har nå frist på oss til 5. mai for å svare på anken. Høyesterett skal så vurdere om saken skal opp der. Avgjørende for det er om Høyesterett finner at saken er av prinsipiell art eller ikke, opplyser Eik.



Ankes til Høyesterett: Bertel O. Steen vil ha saken om Jeep Grand Cherokee opp i Høyesterett. De mener de har krav på erstatning etter at Statens vegvesen trakk tilbake godkjenningene. (Arkivfoto: Knut Opeide)

FUNKSJONSKONTRAKTER



Dyrere å drifte vegene

Kraftig prisvekst: 27 nye funksjonskontrakter fra 1. september 2009 øker prisene i gjennomsnitt med 66 prosent. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Statens vegvesen opplever en dramatisk kostnadsvekst innen drift og vedlikehold av riksvegnettet.

Håkon Aurlien

De 27 funksjonsområdene som får nye kontrakter fra kommende høst, har en reell kostnadsvekst på 45 prosent ut over vanlig prisstigning.

– Dette betyr at den innsparing som skjedde ved innføring av funksjonskontraktsystemet i 2003, er mer enn spist opp, sier assisterende vegdirektør Kjell Bjørvig (bildet) i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Årets tall bekrefter inntrykket som ble skapt ved fornyelsen av funksjonsområder for et år siden. Kostnadsveksten ut over normal prisstigning var da 54 prosent. Korrigert for endringer i oppgavemengde endte de 25 kontraktene med en reell prisøkning på nær 41 prosent.



Rett nivå

Utgangspunktet for beregningene i tabellen er kontraktssummene fra avtaler inngått høsten 2004, justert for ordinær prisstigning. Samlet for landet gir dette en vekst på 66 prosent. Vegdirektoratet er nå i ferd med å beregne hvor mye av kostnadsveksten som skyldes endringer i oppgavemengde. En reell vekst på 45 prosent er et foreløpig anslag.

– Etter å ha fornyet omlag halvparten av kontraktene på to år ser vi at entreprenørene har økt sine priser til det de mener er riktig nivå, sier Bjørvig.

Femårskontrakt

Funksjonskontraktsystemet innebærer at entreprenørselskaper gjør avtale med Statens vegvesen om drift og vedlikehold av vegnettet i et geografisk område til dels fast pris, dels faste enhetspriser, alt over en periode på normalt fem år. De skal selv dokumentere at minstekrav til vegstandard er oppfylt til enhver tid, men blir også fulgt opp med stikkprøvekontroller av Vegvesenet.

15 av kontraktene ser nå ut til å bli fornyet med samme entreprenør, mens 12 områder får bytte av funksjonsentreprenør. Ingen endringer skjer i Midt-Norge men tre områder i hver av de øvrige Vegvesen-regionene bytter entreprenør.

Skulle spare

Funksjonskontraktsystemet ble innført høsten 2002 til erstatning for Vegvesenets drift av vegnettet med egen ledelse, mannskaper og maskiner. Omlag en tredjedel av

virksomheten var den gang satt ut i kontrakter med private maskineiere.

Gjennom privatisering av også ledelse regnet Regjeringen med å spare store summer for fellesskapet. Det skjedde også da de første kontraktene ble satt ut i full konkurranse.

Få kontrakter

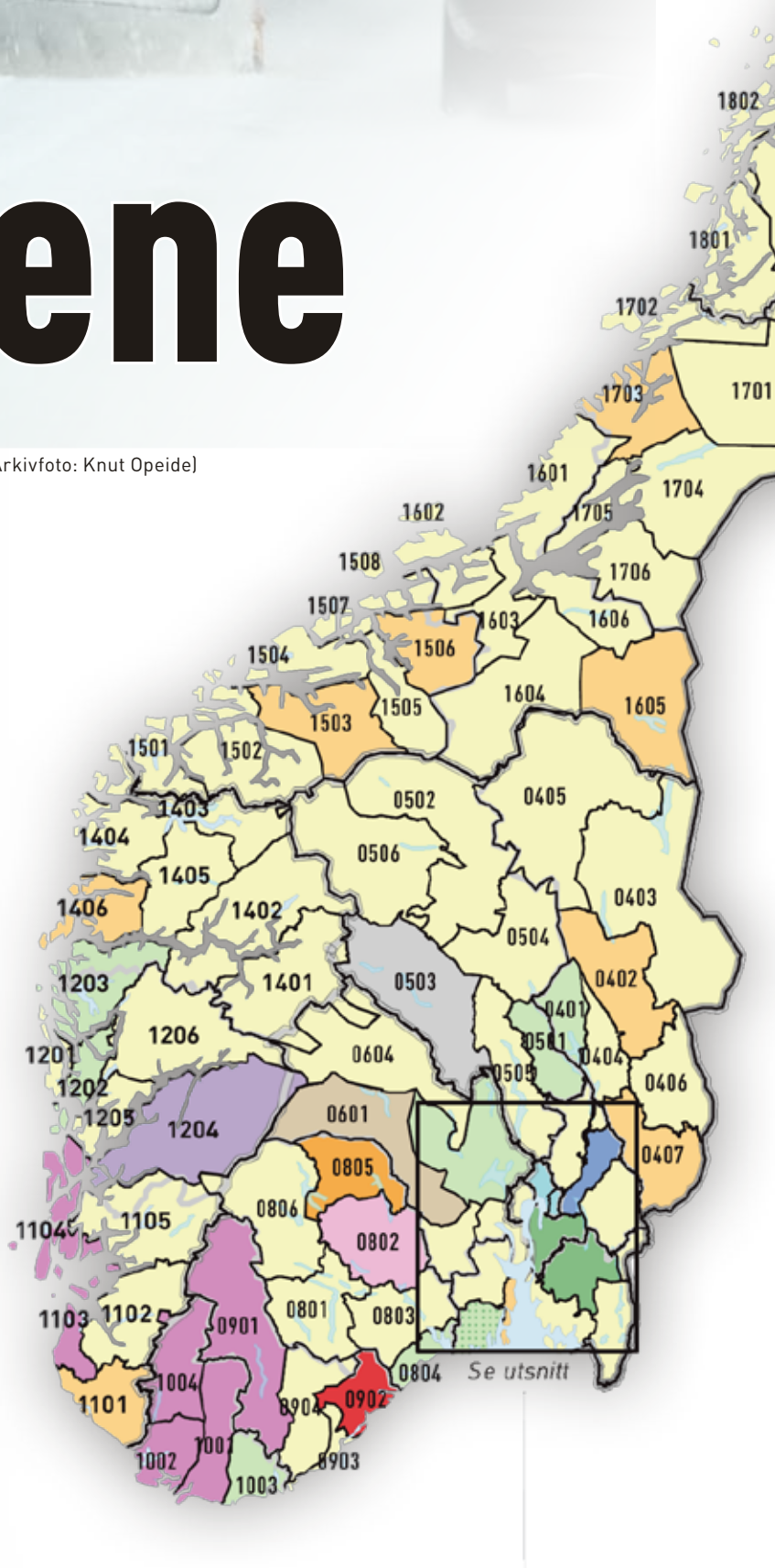
Assisterende vegdirektør Kjell Bjørvig har merket seg at halvparten av de utlyste kontraktene denne gang kun tiltrakk et eller to reelle tilbud.

– Vi har fått omtrent like mange tilbud i år som ved de foregående fornyelser. Funksjonskontraktsystemet er avhengig av reell konkurranse mellom flere aktører, påpeker han.

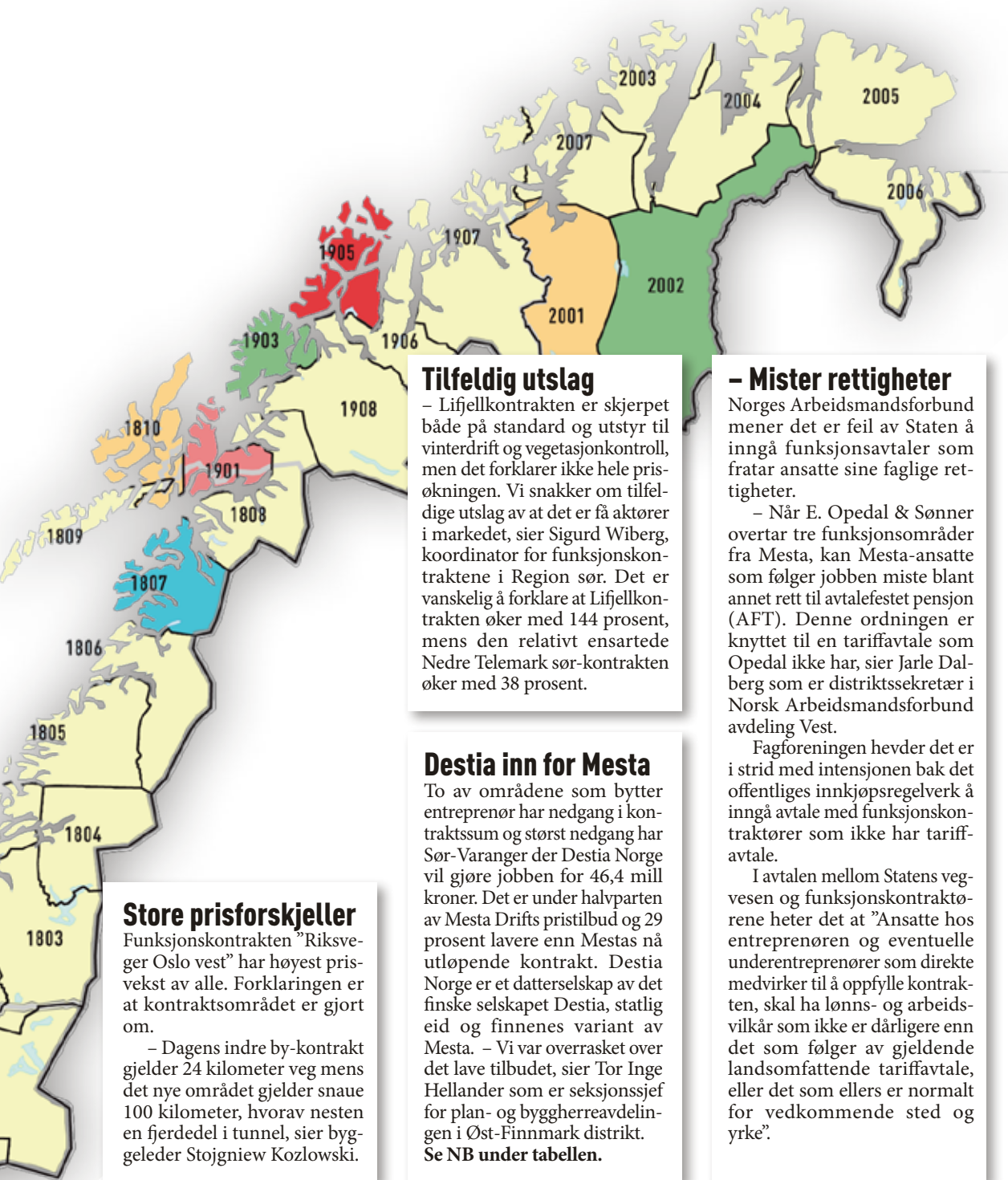
Hele ti tilbud er avvist fordi selskapene ikke har dokumentert tilstrekkelig evne til å gjennomføre kontraktene.

16 selskaper

Entreprenørselskapet Mesta AS og datterselskapet Mesta Drift, skapt ut fra Vegvesenets tidligere driftsorganisasjon, vil fra høsten sitte igjen med 54 av de 105 funksjonsområdene. Selskapet får fornyet sine kontrakter med Statens vegvesen Region midt, men mister to eller tre områder i hver av de andre regionene. Mesta overtar derimot Skanskas siste område i Telemark. Veidekke øker med to områder til 16, mens NCC ender med 13 områder. Risa AS har seks områder. Resten av områdene er fordelt på 12 ulike entreprenørselskaper.

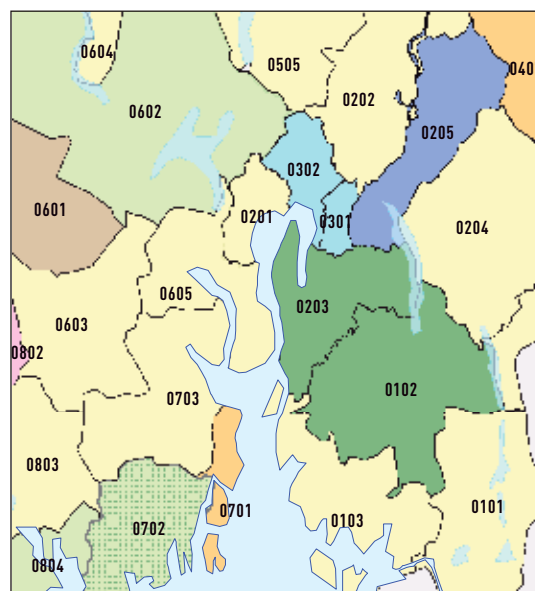


FUNKSJONSKONTRAKTER



Entreprenøroversikt

- Mesta Drift
- Kolo Veidekke as
- Trafikk & Anlegg as (0805)
- Veidekke Entreprenør as (1901)
- NCC Roads as
- AF NCC-Roads og CarlC Fon (0702)
- NCC Construction as
- Skanska Norge as
- Risa as
- ISS Facility services
- E. Opedal & Sønn as
- Oslo Vei as
- Bragerhaug & Beitostølen
- AF Dozerdrift AS & Nørstebø og sønn
- Lemminkäinen Norge as
- Nordsalten Vegdrift AF
- Regiongrenser



Tilbudsopningspriser i funksjonskontraktar med oppstart 1. september

Kontrakt	Reg.	Birkedal Maskin	Destia Norge	Flage Maskin	ISS FS	Lemminkäinen N.	Tore Løkke	M3 Anlegg	Mesta Drift	NCC Constr.	NCC Roads	AF Vestfoldveg	E Opedal & s.	Oslo Vei	Risa	Skanska Norge	Johs J Syltern	Kolo Veidekke	Trafikk & Anlegg	Veidekke Entr.	AF Hinnøy	AF TNT	laveste tilbudsopningspris	pris gml kontrakt (årspris korr. kun for prisreg.)	%-vis auke sidan 2004/05 (korr. kun for prisreg.)	
0102 Østfold nord	aust								206,0		185,4												185,4	135	37 %	
0202 Romerike vest	aust					avvist			171,0					157,8				182,1						157,8	105	50 %
0302 Riksveger Oslo vest	aust				169,1				237,0		avvist			208,8										169,1	50	238 %
0402 Sør-Østerdalen	aust					avvist			122,4									115,5						115,5	65	78 %
0404 Søndre Hedmarken	aust								141,3		137,7							132,2						132,2	80	65 %
0502 N-Gudbrandsdalen	aust								160,4															160,4	85	89 %
0603 Kongsberg	sør								190,5		133,9							134,0						133,9	70	91 %
0604 Hallingdal	sør								185,6		175,5							156,2						156,2	100	56 %
0702 Vestfold syd	sør								292,6		165,0	165,0						209,7						165,0	105	57 %
0802 Lifjell	sør								220,0								221,1		271,5					220,0	90	144 %
0804 Nedre Telemark sør	sør								238,7		124,5													124,5	90	38 %
1003 Kristiansand	sør	avvist							278,4		230,7				267,7									230,7	150	54 %
1102 Høgsfjord	vest								120,3						139,6			avvist						120,3	75	60 %
1206 Voss	vest			avvist					230,6					182,0										182,0	110	65 %
1401 Indre Sogn	vest								261,6					217,0										217,0	115	89 %
1405 Indre Sunnfjord	vest								149,2					140,0				163,9						140,0	90	56 %
1502 Sunnmøre	midt								290,6									441,2						290,6	175	66 %
1601 Fosen	midt						235,6		186,2								avvist							186,2	105	77 %
1602 Hitra	midt								159,0								181,2							159,0	80	99 %
1702 Ytre Namdal	midt								136,6									162,9						136,6	75	82 %
1706 Stjørdal	midt								203,4		avvist							323,6						203,4	105	94 %
1805 Sør-Salten	nord							avvist	171,7															139,1	110	26 %
1809 Lofoten	nord								160,5									219,7						160,5	115	40 %
1813 Evenes	nord								105,0															79,4	45	76 %
1906 Lyngen	nord		69,2						123,6														132,0	69,2	80	-14 %
1909 Hinnøy	nord					178,2			222,7															132,3	70	89 %
2006 Sør-Varanger	nord		46,4						101,0	avvist								142,4						46,4	65	-29 %
		27	2	1	1				8		4	1	3	1				4		3			4 213	2 540	66 %	

NB! Da Vegen og vi gikk i trykken var de to Destiatilbudene i Region nord ikke endelig avgjort.

AKTUELT

Forbereder E39

Statens vegvesen kunngjør i disse dager ønsket om byggherrefaglig bistand i forbindelse med arbeidet med konkurransegrunnlaget for byggeprosjektet E39 Vigeland-Osestad i Lindesnes kommune i Vest-Agder. Tidsfristen på oppdraget er 28. april og gjelder for delstrekningen Fardal-Udland.



Kjører like fort

Snittfarten på riksveg 3 gjennom Østerdalen er den samme uansett årstid. Tellingene ved Statens vegvesens målepunkt ved Hanestad viser en gjennomsnittsfarten på 85 km/t, dvs fem km/t over fartsgrensa, året rundt. – Det harmonerer dårlig med at vi skal tilpasse farten etter forholdene, sier distriktssjef Aud Riseng i Statens vegvesen til avisen Arbeidets Rett

Mye kø ved Carl Berner

Sprengning for bygging av nye vann- og avløpsgrøfter samt omlegging av trikkespor og bygging av nye holdeplasser vil gi ekstra mye kø gjennom det sterkt trafikkerte Carl Berner-krysset i Oslo helt frem til juli. –Vi anbefaler de som har mulighet til det å velge kollektivtransport, sier Tone Bakken, prosjektleder i Statens vegvesen.



Festningstunnelen

Trafikken gjennom Festningstunnelen i Oslo må gå i to kjørefiler i stedet for tre når tunnelen kobles til senketunnelen i Bjørvika fra november. – Det er ingen vei utenom, sier prosjektleder Svein Røed. Festningstunnelens kapasitet blir redusert med 12.000 biler i rushtidene det neste halve året det tar å koble den til senketunnelen. (Foto: Kjell Wold)

Valdresflya åpnet

Riksveg 51 over Valdresflya åpnet sist fredag. For å få til en så tidlig åpning ble det brøytet 16 timer de siste dagene og onsdag kveld kom mannskapene frem til Sjødalen. – Enkelte steder var det mer snø enn vanlig, andre steder godt under normalen, fortalte brøytesjef Odd Arne Rødningen avisa Valdres. Vegen går i opptil 1400 meters høyde.



Millioner til kollektivtiltak

Kollektivsatsing: Trondheim er blant de byene som staser sterkest på kollektivtransport. (Foto: Knut Opeide)

I 2008 ble det brukt 742,9 millioner kroner til kollektivtiltak i de seks storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø.

Kjell Wold

Det går fram av årsrapporten til Statens vegvesen for 2008. Pengene ble brukt til tre hovedtiltak, nemlig framkommelighet, knutepunkter og øvrige tiltak. 85 prosent av de disponible midlene ble brukt i 2008 mot bare 72 prosent året før. Mindreforbruket skyldes først og fremst at planene om aktiv signaltprioritering ble utsatt på grunn av manglende avklaring om ansvaret for drift og eie av ulike deler av systemet. Bygging av kollektivfelt i Trondheim ble også billigere enn forventet.

Geir Brekke

Statens vegvesen har vald ei lengre tunnel enn det som var framlegget i kommunedelplanen. Nærare studium av terrengtilhøva gjorde at ein valde å leggje inn ein lengre tunnel for å unngå vegbygging gjennom rasfarleg område. Men endringa gjer at prisen blir meir enn dobla, til 650 millionar kroner for den kring 10 km lange nyvegen. Dermed kjem ein over grensa på 500 millionar kroner som krev ekstern

Dette brukte de seks kollektivbyene (i millioner kroner) i 2008:

	Oslo	Kristiansand	Stavanger	Bergen	Trondheim	Tromsø	Sum
Framkommelighet:	80,6	4,9	68,2	5,1	3,2	0	162,0
Knutepunkt:	150,4	0	9,8	9,1	2,1	3,0	174,4
Andre tiltak:	401,0	4,2	0,6	0	0	0,7	406,5
Totalt:	632,0	9,1	78,6	14,2	5,3	3,7	742,9

De seks storbyområdene har nå til sammen 139 km kollektivfelt og andre felprioriteringer, men det ble bare bygd 7,0 km nytt kollektivfelt

til sammen i de seks byene i fjor. Undersøkelsene viser at Oslo og Trondheim har hatt den beste utviklingen i framkommelighet det

siste året. Status for gjennomførte tiltak for å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken i de seks storbyområdene er denne:

	Kollektivfelt, andre felprioriteringer (km)		Signalsprioritering (antall)		Andel kryss m/singalpriori. (prosent) Status 08
	Status des 08	Bygget 08	Status des 08	Bygget 08	
Oslo	*87,4	1,4	114	8	91
Kristiansand	3,6	0,2	8	0	70
Stavanger	9,8	0	28	6	65
Bergen	15,5	- 1,9**	13	-4**	11
Trondheim	21,7	5,4	46	8	66
Tromsø	1,0	0	0	0	0
Totalt	139	7,0	239	22	-

* Inkluderer både stamveger, øvrige riksveger og kommunale veier i Oslo og Akerhus
** Konsekvens av bygging av bybane

I tillegg til kollektivfelt og andre felprioriteringer som sambruksfelt kommer ulike tiltak som også gir

bedre framkommelighet for kollektivtransporten. I flere byer er det utstrakt bruk av skilting med gjen

nomkjøringsforbud, innkjøringsforbud og svingpåbud som gir usen høy trafikal prioritering.

Meir tunnel Oslo-Bergen

Det går mot ein ny fire km lang tunnel på E16 i Lærdal, når reguleringsplanen for Borlaug-Brusestølen no har passert kommunestyret.

kvalitetssikring.

– Vi ventar at resten av året vil gå med for denne gjennomgangen er klar. Med klarsignal her kan vi gå vidare med prosjektering i 2010, med sikte på byggjeart i 2011, slik det er opna for i framlegget til Nasjonal transportplan, seier seksjonsleiar Eivind Yttri i Statens vegvesen.

Uansett kan trafikantane sjå fram til at dagens smale E16 mellom Borlaug og Brusestølen på Filefjell vil bli avløyst av ein god tofeltstveg i første del av planperioden.

Lærdal kommune har slutta seg til reguleringsplanen. Statens vegvesen rår til at dagens E16 blir kommunal veg når nyvegen blir opna. Nye E16 vil bli ein endå meir stabil vinterveg.



Går i fjellet: Dagens smale E16 mellom Borlaug og Filefjell blir bygt om og lagt i tunnel på nær halve strekninga. (Foto: Jan Olav Skogland)

Oppgraderer rv. 282-bru

■ ■ Strømsø bru på rv. 282 i Drammen skal oppgraderes. Rekkverket på begge sider av brua skal erstattes med nytt. Statens vegvesen har hatt store utgifter til vedlikehold på brua grunnet legger av glass. Nå skiftes rekkverket ut med standard brukkverk av stål. Det monteres også nye lysmaster på brua. Det legges også nytt dekke på gang/sykkelbanen.

Fornøyd med satsing

■ ■ Etter et NTP-forslag om 140 millioner kroner i året til riksveg 3, var det god stemning under årsmøtet i interesseorganisasjonen "Vegforum rv. 3" sist uke. Leder i Vegforumet, Bengt Sæter mente spørsmålet om hvor pengene kan gjøre mest nytte er et faglig spørsmål. Han har derfor full tillit til at Statens vegvesen kan ta den avgjørelsen.

E18 Sky-Langangen

■ ■ E18 er en av landets viktigste stamvegstrækninger. Etter åpningen av nye E18 Frydenhaug-Eik i Drammen, er det firefelt Oslo-Tønsberg. Ny firefelt Langåker-Bommestad åpnes i juni. I første omgang legges det opp til å bygge ut E18 Sky-Langangen. Her vil anleggsarbeidet begynne i sommer, med sikte på å åpne den nye vegen i løpet av 2012.



Vil ha bomselskap

■ ■ Telemark fylkeskommune ønsker å opprette et bompengeselskap for E134 og rv. 36. Det har fylkesutvalget nylig gått inn for. Fylkestinget tar den endelige avgjørelsen senere i april. Fylkesutvalget ønsker å gå inn i det etablerte selskapet Vegfinans AS. Mange av telemarkskommunene ønsker også å bli med.



Mye billigere: E18 Kopstad-Gulli i Vestfold som ble åpnet i 2007 ble nesten 15 prosent billigere enn beregnet. (Foto: Kjell Wold)

Kostnads kontroll

Kostnadskontrollen på nye vegprosjekt er langt bedre i dag enn for bare få år siden. Ni vegprosjekt åpnet i 2007 ble 134 millioner kroner eller 2,7 prosent billigere enn beregnet.

Kjell Wold

Det går fram av årsrapporten til Statens vegvesen for 2008. For alle prosjekter med kostnadsoverslag

over 10 millioner kroner som ble åpnet for trafikk i 2007 er det en kostnadsreduksjon i forhold til opprinnelig overslag på 2,7 prosent, mens det i 2006 var en liten kostnadsøkning på bare 1,4 prosent.

Av prosjektene som ble fulgt opp spesielt ble ni prosjekter åpnet for trafikk i 2007 med en kostnadsreduksjon på 134 millioner kroner eller 2,3 prosent, mens sju prosjekter som åpnet i 2006 hadde en kostnadsøkning på 48 millioner kroner eller 1,8 prosent.

Mindre avvik

Kun fire av ni prosjekter hadde et avvik på over 10 prosent. To prosjekter, E18 Momarken-Sekkelstein (+16,9 prosent) og rv. 44 Stange-

land-Skjæveland (+14,9 prosent) ble mer enn 10 prosent dyrere enn opprinnelig kostnadsoverslag, mens to vegprosjekter ble mer enn 10 prosent billigere enn overslaget, E18 Kopstad-Gulli (- 14,9 prosent) og riksveg 808 Finneidfjord-Åsen (- 11,1 pst). Se tabell.

+ 6,5 pst i 2008

Opprinnelig kostnadsoverslag for de 54 prosjektene som i 2008 inngikk i den spesielle oppfølgingen av større prosjekter var 43,5 milliarder kroner. På disse er det registrert en kostnadsøkning på om lag 2,2 milliarder kroner eller 4,9 prosent i forhold til korrigert budsjett og 6,5 prosent i forhold til opprinnelig overslag.

Mer lønnsomme

Ett av tre nye vegprosjekt Statens vegvesen etterprøve i fjor var mer lønnsomt enn forutsatt.

Kjell Wold

Det var E134 Hegstad-Damåsen i Buskerud som åpnet tidlig i dette tiåret. De to andre prosjektene som ble evaluert var rv. 580 Midtun-Hop i Hordaland og rv. 616 Kolset-Klubben i Sogn og Fjordane, går det fram av årsrapporten til Statens vegvesen for 2008.

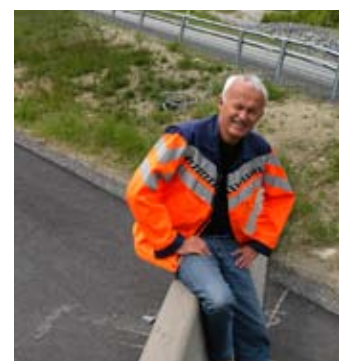
Stor ulykkesreduksjon

De tre vegprosjektene åpnet for om lag fem år siden og hadde kostnadsoverslag på over 200 millioner kroner. Etterundersøkelsen viser at trafikkveksten har vært til dels langt høyere enn de fylkesvise trafikkprognosene som var lagt til grunn i analysene ved bevilgningstidspunktet. Til tross for dette er kun ett av prosjektene mer lønnsomt enn forutsatt. Nemlig E134-prosjektet i Øvre Eiker. Grunnene til at E134 Hegstad-Damåsen er mer lønnsomt enn forutsatt er følgende:

Mer ny trafikk

Vegen hadde høyere trafikkvekst

og høyere overføring av trafikk fra gammel til ny veg enn forutsatt. Ulykkesbeparelse ble høyere enn forventet da alvorlighetsgraden sank enda mer enn forventet. Ulykkesfrekvensen ble også lavere både på ny og gammel veg og kostnaden for prosjektet ble også noe lavere enn ventet. At nettoytten av de to andre prosjektene som ble evaluert er noe lavere enn antatt skyldes blant annet høyere anleggskostnader enn beregnet, at den nye vegen skapte betydelig mer nyskapt trafikk enn forventet og mindre overføring av trafikk til ny veg enn forventet og lavere fart på ny veg enn forutsatt.



Smart vegbygging: Prosjektleder Svein Sønju hadde en god hånd med 12 km ny veg i Øvre Eiker. (Foto: Kjell Wold)

Region	Prosjekt	Oppr. overslag mill. 2008-kr	Siste overslag mill. 2008-kr	Avvik prosent
Reg øst	E18 Momarken-Sekkelstein	534	624	+ 16,9
	Rv. 2 Kløfta-Nybakk	726	741	+ 2,1
Reg sør	E18 Kopstad-Gulli	1893	1611	- 14,9
Reg vest	E134 Rullestadjuvet	393	381	- 3,1
	Rv. 44 Stangeland-Skjæveland	424	487	+ 14,9
	Rv. 546 Austevollbrua	379	380	+ 0,3
Reg midt	Rv. 62 Fresvika-Jordalsgrenda	164	168	+ 2,4
Reg nord	E10 Lofast	1300	1302	+ 0,2
	Rv. 808 Finneidfjord-Åsen	135	120	- 11,1

REPORTASJE

Snart i mål: 27. april inviterer Statens vegvesen til åpning av Jernbanetorget. Etter to år med graving blir det endelig enklere å komme seg fram for både gående og kollektivreisende. (Illustrasjon: Norconsult)



Travel byggherre: Prosjektleder Harald Rapp Nilsen

Jernbanetorget

■ De 150.000 trafikantene som hver dag passerer Jernbanetorget mellom gravemaskiner, kabler, hull og stengsler kan nå se fram til at alt går på skinner fra 27. april

Henriette Erken Busterud

Nå står Jernbanetorget fram i ny drakt og prakt. Statens vegvesens arbeid på Jernbanetorget skal gjøre det enklere å reise kollektivt - og lettere for fotgjengerne å komme seg til og fra. Og hele hovedstaden inviteres når samferdselsministeren åpner det nye Jernbanetorget mandag 27. april.

Travel innspurt

Fram til åpningen er det travelt med å legge siste hånd på verket.
– Entreprenørene var ferdige i slutten av mars. Den siste måneden er brukt på diverse etterarbeid som montering av møbler og testing av elektronikk, sier prosjektleder Harald Rapp Nilsen, som har hatt armene fulle med rundt hundre samarbeidspartnere og tusenvis med kabler.

Komplisert

I tillegg til å legge til rette Norges største og viktigste kollektivknutepunkt, har Statens vegvesen blant annet sørget for renovering og nyetablering av fjernvarme, høyspentledninger, internettkabler og vannledninger. Og det har de altså gjort mens 150.000 passerer området daglig. I tillegg er det også en T-banehall og en tog tunnel en halv meter under bakken og fredede bygninger på alle kanter.

Ekstra arbeid

Arbeidet startet i mars 2007 og skulle egentlig vært ferdig i fjor høst.

Prosjektlederen er fornøyd med at de i byggetiden har vært i stand til å innarbeide viktige endringer.

– Hafslund ville ha lagt vesentlig mer rør for høyspent og fjernvarme enn avtalt. Det har også blitt lagt flere trikkeskinner enn planlagt for å tilpasse bedre mot framtidig trikk i Bjørvika. Arkeologiske utgravninger har skaffet ny kunnskap om Oslos historie, men også påført prosjektet logistiske endringer, opplyser Rapp Nilsen.

Resten av prosjektområdet, rundt Byporten, Oslo City, Kirkeristen og Royal Christiania Hotell, ble åpnet i fjor.

– Blant dem som ferdes her hver dag er det få som klager. Buss- og trikkeselskap skryter av hvordan vi har lagt til rette for dem i anleggsperioden, og det er jo hyggelig å høre, sier Rapp Nilsen.

Bylandskap

Hestekastanjen som er plantet på Jernbanetorget vil bli omringet av sommerfugler, kapslet inn i glass. Benkene rundt treet får glasskunst med macrobilder av strukturen i blader som skal gi assosiasjoner til bylandskap.

– Jeg har brukt bilder av 12 sommerfuglarter som er utrydningstruet, 11 av dem fra Oslo-området for å gi en lokal tilknytning. Jeg ønsket å bruke et naturelement, og grunnen til at jeg valgte sommerfuglen er at den er et symbol på forvandling - og passer godt inn på området her, sier kunstneren Cathrine Maske, som har hatt oppgaven med utsmykningene. Kunstverket er lagd ved å overføre foto til glass som felles ned i steinbelegget.



Utsmykning: Kunstner Cathrine Maske står for utsmykningen i glass på benkene og rundt treet. (Foto: Henriette Busterud)

metorget i ny drakt

KLIMA

Skal tåle 100-års flom

Øvre Sund bru i Drammen bygges for å tåle en 100-års flom.

Kjell Wold

– Derfor brukes det mer enn 15 millioner kroner på mudringsarbeider, flom og erosjonssikring for at firefelts brua som åpner i 2011 skal tåle oppmot to meter høyere vannstand ved 100 års flom. Den høyeste vannstanden har en vanligvis i tilfelle med springflo, men i storflommen i 1987 var det en kombinasjon av storflom og springflo som gjorde betydelige skader, sier Grete Tvedt i Statens vegvesen.

Nedre del av Drammenselva og Drammensvassdraget får flere utfordringer i møte med de framtidige klimaendringene. Elva har sterk strøm gjennom Øvre Sund hvert eneste år i vårflo i mai/juni. Drøye to kilometer før elva møter Drammensfjorden er elveløpet snevret inn til om lag 150 meters bredde og gjør en svak sving der den nye brua nå skal bygges. Øvre Sund er i tillegg et rasfarlig område med mye bløt leire i grunnen.

– Sundet er en flaskehals der Drammenselva er på det trangeste. Derfor har planleggingen og utformingen av den nye brua skjedd i samarbeid med NVE, sier Tvedt. For å unngå ytterligere oppstuvning i elva selv ved 500 års flom skal elveløpet mudres ut med 30.000 kubikkmeter masse og djupålen utvides i 10 meters dybde. Siden skal elvebunnen erosjonssikres med en meter tykk steinfylling tvers over hele løpet og i 150 m bredde, både 75 meter oppstrøms og 75 meter nedstrøms brua. De fire brusøyene i elva er også utformet for å sikre minst mulig oppstuvning av vann. Søylefundamentene er også sikret med skjørt av spunkasser i tillegg til at de står på stålrosperer ned i fast morene på ca kote -30.



Flomsikring: Byggeleder Grete Tvedt i Statens vegvesen ved Øvre Sund bru som erosjons- og flomsikres for 15 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold).

Europeisk klima



Rett før påske deltok 14 land på Klima- og transportprosjektets seminar. – Det var veldig verdifullt, og det er viktig å utveksle kunnskap, sier prosjektleder Gordana Petkovic.

Henriette Erken Busterud

Felles for de europeiske landene er at de har et vegnett med en standard som ikke er tilpasset klimaendringene. På seminaret, som samlet rundt hundre deltagere, var det fokus på ulike

lands utfordringer, tiltak og planer.



Gordana Petkovic. (Foto: Henriette Erken Busterud).

Verdifullt

De fleste av de internasjonale deltagerne jobbet med klimatilpasning i sine respektive land og deltar også i ERANET-Road – et europeisk forskningssamarbeid.

– Det var veldig verdifullt å høre hva de ulike landene jobber med. De griper utfordringene an

litt forskjellig. Noen har klare politiske mål, og gjennomfører dem. Andre starter på bunnen og jobber med FoU-arbeid. Noen mente også at de ikke hadde noe å komme med, men da de fikk gravd litt i temaet fant de ut at også deres organisasjon jobbet med dette - bare at det ikke var sett på som klimatilpasningsarbeid, sier Petkovic.

Storbritannia fremst

Hvilke land har vi mest å lære av?

– Jeg vil trekke fram England og Irland. I England er alt veldig velorganisert og arbeidet har pågått lenge. De har gjort mye på overordnet plan, både med system, strategi og informasjon. I Irland har de ikke startet på noe klimatilpasningsprogram, men der har de vært flinke til å utføre

straktiltak. Et eksempel på det er at de har økt dremskapasitet, forteller Petkovic.

Må få til samspill internt

Hvordan ligger Statens vegvesen an i forhold til andre europeiske vegmyndigheter?

– Jeg føler at vi er godt i gang, men suksessen vår er helt avhengig av godt samspill i Statens vegvesen. Hvis vi lykkes med å få til at hele etaten har eierskap til oppgaven klimatilpasning blir det bra. Det vi lærer må vi ta i bruk i praksis, som å teste ut tiltak i kontrakter med entreprenører. Hvis vi for eksempel ser at det er nødvendig å kontraktfeste beredskap mot flom, må vi stille krav til entreprenørene og gi dem et godt grunnlag og en erfaringsoversikt for jobben de skal gjøre, understreker prosjektlederen.

Forsker på flomsikring

Mer vær, vind og vann gjør at Statens vegvesen må gjennomgå praksisen for hvordan de skal sikre vegnettet mot flom. Det forskes blant annet på hvordan bruer kan sikres best mulig mot erosjon.

Henriette Erken Busterud

– Det er Norges vassdrags og energiverk (NVE) som stiller krav om erosjonssikring og er best på dette fagfeltet. Vi skal samarbeide med dem for å videreutvikle retningslinjer for hvordan erosjonssikring skal dimensjoneres i framtida, sier Frode Oset. Han er delprosjektleder for "Flom- og erosjonssikring" som gjennomføres i forbindelse med Statens vegvesens Klima og transportprosjekt. Erfaringer fra arbeidet skal blant



Sikres mot flom: På Middøla bru og Bitu bru i Telemark skal det testes ut hvordan en kan sikre bedre mot flom. Her et flom- og erosjonsutsatt elveløp ved Middøla bru. (Foto: Hans Olav Hagen).

annet også brukes for å bedre inspeksjonsrutiner for bruer og i ros-analyser for vegnettet.

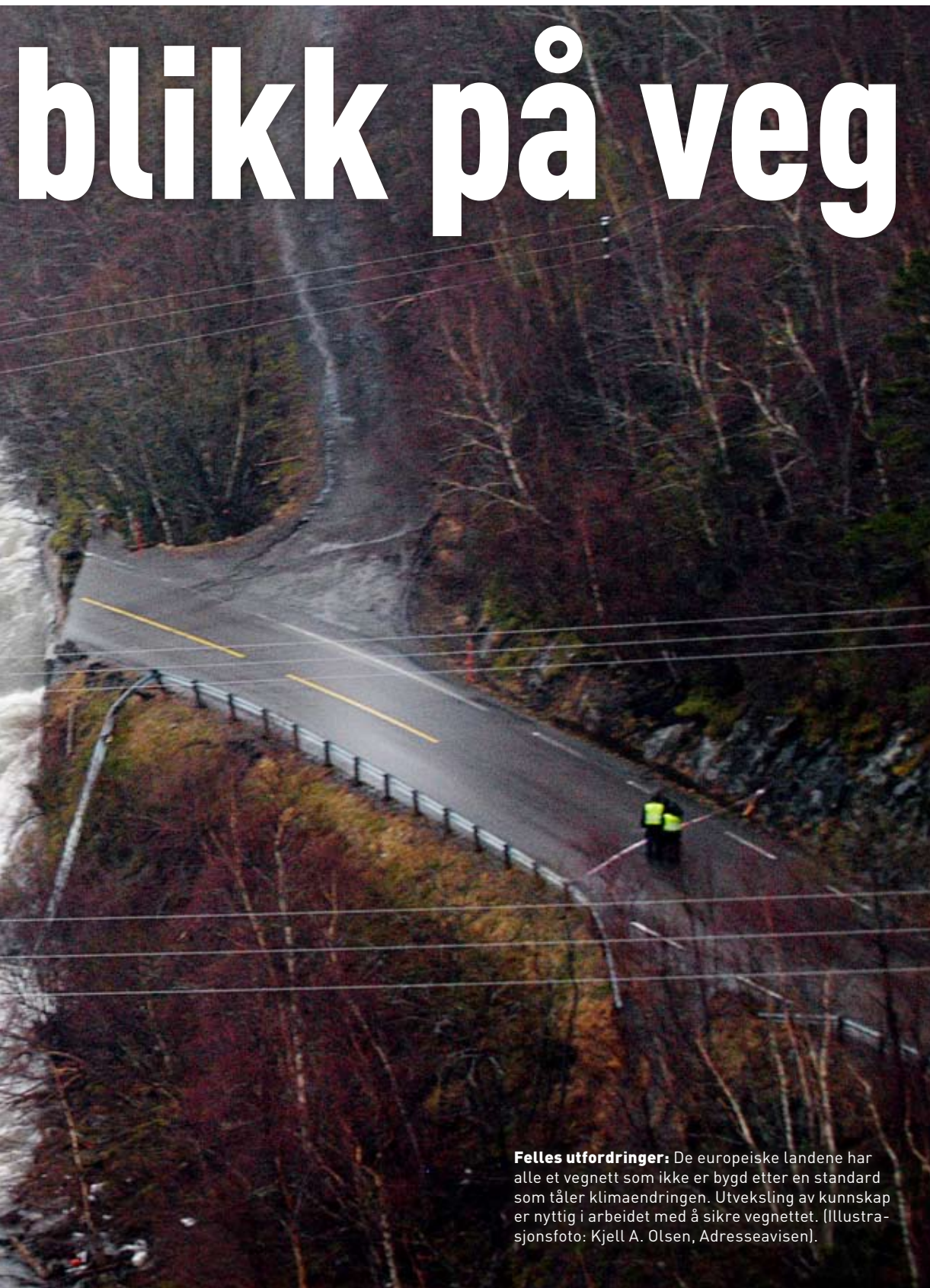
Pilotprosjekter i Telemark

Statens vegvesen skal teste ut prosedyrer for hvordan bruer kan sikres bedre mot flom. (Middøla bru og Bitu bru.)

– Når vi skal finne ut hva som behøves av sikring må vi vurdere hvor fort flommen kommer og hvor mye vann det er. Videre må vi se på elveprofilen: Både innsnevring og hvor bratt det er har noe å si for farten på vannet. Grunnforhold og hvor brua står er også viktig. Er brua plassert

på det smaleste stedet i elva blir utfordringene større når vannet strømmer på. Der det er smalt elveleie sikrer vi ved å grave vekk opprinnelig masse og legge tilbake grov stein. Vi kan også fundamentere brua på pæler slik at den tåler mer, forklarer Oset.

blikk på veg



Felles utfordringer: De europeiske landene har alle et vegnett som ikke er bygd etter en standard som tåler klimaendringen. Utveksling av kunnskap er nyttig i arbeidet med å sikre vegnettet. (Illustrasjonsfoto: Kjell A. Olsen, Adresseavisen).



Tærer ekstra på grusvegene

Grusveg: Kommunal grusveg i vårdrakt. (Foto: Kjell Wold)

Lengre perioder med dårlig framkommelighet og økt vedlikeholdsbehov er noen av følgene av klimaendringene for landets 71.500 km med grusveger.

Kjell Wold

Det går fram av analyser teknologiavdelingen i Statens vegvesen har gjort om status og problemstillinger for grusvegnettet i Norge ved endret klima. Av grusvegene i Norge er om lag 5650 km fylkesveger, 17.300 km kommunale veger og drøye 48.500 km skogsbilveger.

Verst ved kysten

Undersøkelsen viser at nedbrytningen av grusveger kan bli enda mer dramatisk som følge av endret klima enn for det ordinære vegnettet i Norge med faste dekker. Scenarier om framtidig klima om 70-100 år forespeiler både mildere og betydelig fuktigere forhold enn i dag. Endrin-

gene i nedbør vil være størst i kystnære strøk og spesielt på Nordmøre, Trøndelag og på Finnmarkskysten. Den største konsekvensen for grusvegene vil en kunne få på Trøndelagskysten og i Nordland og Troms. Fordi Vestlandet og Finnmark har veldig få grusveger på fylkesvegnettet.

Endret grunnvann

Økte nedbørmengder vil også gi økt grunnvannstand. Det vil få størst konsekvenser for Nordland som har 728 km eller 28 prosent grusveger på fylkesvegnettet. Høyere grunnvannstand fører til økt telehiv og oppbløting i vintervårsløsninger (tineperioder i vinterhalvåret). Temperaturendringer vil trolig også øke antallet fryse og tinesykluser med fra 15 til 60 prosent, som dermed gir mulighet for flere teleløsninger enn før og som vil bryte ned vegen raskere enn ellers. Behovet for drenering av grusveger vil øke drastisk. Bedre drenering kan øke levetiden på grusveger med 50-60 prosent, viser undersøkelser.

Mulig flomfare i mindre vassdrag

I mindre vassdrag rundt Oslofjorden og i Trøndelag er det større sannsynlighet enn normalt for en stor vårflo.

Kjell Wold

Slik lyder den seneste rapporten fra NVEs flomvarsling tidlig i april. Samtidig heter det at årets snøforhold ikke antyder noen økt sannsynlighet for stor vårflo i større vassdrag som drenerer fjellområder. Det meldes nemlig ikke om unormalt store snømengder i noen del av høgfjellet i Norge verken i sør eller nord.

Mye regn

Norges vassdrags- og energidirektorat mener værforholdene under snøsmeltingen vil være helt avgjørende for hvor stor årets vårflo vil bli. Hvis det blir mye regn i snøsmelteperioden kan det føre til stor flom selv i områder med lite eller ingen snø. Dersom snøsmelteperioden blir nedbørfattig reduseres sannsynligheten for skadeflom betydelig selv i områder med mye snø.

Snøforholdene i april 2009

I Sør-Norge er det i overkant av normale snømengder øst for vannskillet og mindre snø enn normalt vest for vannskillet.

På Østlandet ligger snøgrensen ned mot havnivå. Særlig i lavlandet rundt Oslofjorden er det mer

snø enn normalt. I høyereliggende og mer nordlige områder av det østafjelske er det nær normale snømengder.

På Vestlandet ligger snøgrensen noen få hundre meter over havet og det er stor sett mindre snø enn normalt.

I Trøndelag ligger snøen stedvis ned til havnivå. Det er mer snø enn normalt, relativt sett mest i lavereliggende områder øst for Trondheimsfjorden. Mot svenskgrisen er det mer normale snømengder.

I Nord-Norge ligger snøgrensen ved havnivå de aller fleste steder. Det er mindre snø enn normalt i mange kystnære strøk, men nær normalt i indre og østlige strøk. Snømengdene i fjellet vil normalt øke i noen uker til.



Mulig vårflo: Slik så Drammenselva ut langs E134 i Mjøndalen i mai 2008. (Foto: Kjell Wold).

LANDET RUNDT



Ny tidsregning

MO I RANA ■ Etter mer enn 30 år på Ytteren har Mo trafikkstasjon endelig fått nye lokaler. Fredag 27. mars var det offisiell åpning.

– Når vi besluttet at Mo trafikkstasjon skulle flytte var det viktig å få på plass et moment; den nye trafikkstasjonen skulle ligge så tett opp til E6 som mulig. Nå er vi bare 20 meter fra, så man kan godt si det er vanskelig å komme nærmere. Jeg er i hvert fall veldig fornøyd, både

med bygg og beliggenhet, smiler en lykkelig distriktssjef, Henry Nymann (t.h.).

Åpningsdagen fikk han og de ansatte storfint besøk, av både vegdirektør Terje Moe Gustavsen og regionvegsjef Torbjørn Naimak (t.v.). I fellesskap klarte de tre å foreta den offisielle åpningen, i påsyn av ansatte og inviterte gjester, ved å foreta en klassisk snorklipp. (Foto: Helge Rong)



Ny veg i rute

KRISTIANSAND ■ Planleggingen av ny riksveg 465 Vågsbygdvegen i Kristiansand er i rute med planlagt byggestart sommeren 2010. Snart avklares den såkalte KS2-utredning i departementet og reguleringsendring for prosjektet skal etter planen bystyrebehandles 3. juni. Stortings-

proposisjonen om bompenger fremmes trolig for Stortinget før ferien og behandles til høsten.

– Vi ønsker å være klare når pengene er klare, sier prosjektleder Stig Berg-Thomassen (bildet) i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



Befarte: Prosjektleder Kolbjørn Engen (f.v.) sammen med vegdirektør Terje Moe Gustavsen, utbyggingssjef Ove Nesje, regionvegsjef Berit Brendskag Lied og byggeleder Idar Buknotten. (Foto: Christin Hermann)

Rasbefaring i Kattmarka

NAMSOS ■ Vegdirektøren var nylig i Namsos. I tillegg til et tett møteprogram ble det også gjennomført befaring i Kattmarka.

– Det var viktig for meg å se Kattmarka med egne øyne for å få mer innsikt i situasjonen, sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Det store kvikkleireskredet som gikk fredag 13. mars tok med seg flere bolighus og hytter. Ingen personer kom fysisk til skade. Kattmarkvegen, som er en kommunal veg, var inkludert i Namdalsprosjektet etter avtale med Namsos kommune.



Skohotell

LILLEHAMMER ■ En iderik regionvegsjef med brodder på skoene, og en kreativ Sylfest Teigen (bildet) var det som skulle til for å gi Vegvesenet landets første skohotell.

Ideen dukket opp da regionvegsjef Sidsel Sandelien en vakker, men glatt vinterdag, kom på jobb

med brodder på skoene. For ikke å trække stygge hull i gulvbelegget tok hun skoene av seg rett innfor døra, gikk videre på sokkelesten i retning kontoret sitt, men antyd det underveis behov for en skohylle ved personalinngangen.

Ideen ble plukket opp av Sylfest Teigen, som kastet seg rundt

og laget en skohylle av det mer gjennomførte slaget. Den er i sin helhet laget av gjenbruksmaterialer, i tre etasjer med gulvvarme. Logoen øverst på gavlveggen inneholder en utskåret barnesko, kopi av en av de første skoene Sylfests datter hadde på seg. (Foto: Øystein Skotte)

En jobb det stinker av

STAVANGER ■ Her er prosjektleder Nidunn Eiterjord i Statens vegvesen på inspeksjon i avløpstunnelen for hovedkloakken på Nord-Jæren.

Forklaringen på denne stinkende befaringen er bygging av ny firefeltsveg med sprengning av overvannsgrøft bare to meter over taket på kloakktunnelen. Ingen sprekker er observert i taket til nå. (Foto: Tor Oscar Walskaar)





Skor seg på byregionsatsing

DRAMMEN ■ Drammens ordfører Tore Oppdal Hansen og vegdirektør Terje Moe Gustavsen har sansen for skokunst. Disse høye hælene møtte deltagerne på byre-

gionkonferansen i Drammen før påske. Drammensordføreren snakket varmt om byens storstilte satsing på framtidig byutvikling. Sammen med blant annet Statens

vegvesen skal Drammen og fire nabokommuner og andre parter satse på utvikling av areal- og transport i Buskerudbyen. (Foto: Knut Hovde)



Ny undergang

BERGEN ■ Statens vegvesen åpner ny fotgjengerundergang på E39 Fjøsangervegen i Bergen. Dette er den tettest trafikkerte vegforbindelsen mellom sentrum og Fana bydel, etter at bybanebyggerne stengte

alternativet gjennom Innsdalsveien. Prosjektet er kostnadsregnet til 26 millioner kroner, og er finansiert gjennom Bergensprogrammet. (Foto: Geir Brekke)



Nytilsatte på opplæring

FÅBERG ■ 30 nytilsatte i Statens vegvesen Region øst var nylig på Norsk vegmuseum for å få et innblikk i alle de forskjellige arbeidsoppgavene som Statens vegvesen har. I tillegg til en rekke foredrag hadde hver avdeling i regionen stands hvor lederne orienterte om

oppgavene i de enkelte avdelinger. Her ser vi leder av veg- og trafikkavdelingen, Bjørn Skoglund, orientere (fra venstre) Anne M- Kvisberg, Sissel Bjerke, Anett Lund-Vang, Elisabeth Sandvik Jensen og Berit Svendsen. (Foto: Steinar Svensbakken)



Styreleder i Ryaforbindingen, Erlend Rian (t.h.) og regionvegssjef Torbjørn Naimak fikk æren av å ta det første spadetaket. (Foto: Lisa Sundstrøm)

Første spadetak

TROMSØ ■ Det er 20 år siden de første utredningene om Ryaforbindingen startet. 26. mars var derfor en merkedag for alle som var møtt opp. Endelig er det klart for

anleggsarbeidene. Representanter fra Ryaforbindingen AS, lokalbefolkninga, Mesta som er entreprenør, finansierende bank, Sparebank 1 og Statens vegvesen var tilstede.



Elva vasket ut vegen

VERDAL ■: Høg vannstand i elva Helgaa i Verdal førte til at 40 meter av fylkesveg 160 ble vasket ut i elva lørdag 4. april. 40 personer ble isolert som følge av erosjonsraset. Arbeidet med reetablering ble igangsatt så fort vannstanden hadde sunket tilstrekkelig til å iverksette tiltak. Allerede natt til mandag 6. april ble ett kjørefelt åpnet. (Foto: Hugo Carlson)

REPORTASJE

Mange vil ha jobben

■ Hele åtte firmaer tilbyr å oppgradere 4,5 km fv. 109 Åsland-Sætre i Nome kommune i Telemark. Tilbyderne er: Hallvard Slåtta Maskin AS: 12,8 millioner kroner, Tveito Maskin AS: 10,6 millioner kroner, Haugo og Draugedal Maskin AS: 8,2 millioner kroner, HAB Construction AS: 7,9 millioner kroner, Gunvald Lauvstad AS 10,6 millioner kroner, Mesta Drift AS: 12 millioner kroner, Bondal AS: 9,3 millioner kroner og Knut haugsjå AS: 9,1 millioner kroner.

Sju vil utbedre

■ Sju firmaer byr på utbedringsarbeider på rv. 416 Akland-Myra i Risør. Anleggstart over påske, ferdig innen 1. oktober. Tilbyderne er: G Lauvstad AS: 9,1 millioner kroner, HAB Construction AS: 7,12 millioner kroner, Skanska Norge AS: 9,1 millioner kroner, O Farsjø og Sønner AS: 7,7 millioner kroner, E Gauslå og Sønner AS: 7,1 millioner kroner, Oveland AS: 8,1 millioner kroner, Knut Haugsjå AS: 6,4 millioner kroner.

**Nye sjefskoster**

■ Lederbrikkene i Statens vegvesen Region sør har begynt å falle på plass igjen etter at Finn Ole Jørgensen (60) (bildet) og Anette Aanesland (41) tiltrådte sine nye sjefsjobber 1.april. Han som ny distriktssjef i Aust-Agder og hun som ny utbyggingsjef i Region sør. Jørgensen startet i Statens vegvesen i 1977 og har vært noen få år i Statens kartverk og Kystverket før han var tilbake i SVV. Aanesland kommer fra Agder OPS, men har før det jobbet ni år i vår etat. (Foto: Inger Sigrindnes)

FTU-leder

■ I omtalen av TS-prisen for Buskerud 2008, som gikk til omtalte Siri og Hennings Minnefond, i forrige utgave av Vegen og vi snek det seg inn en liten feil i billedteksten. Leder for Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) i Buskerud er fylkesvaraordfører Nils Petter Underbakke.

River bru

■ Gamle Nautesund bru i Sauherad kommune i Telemark skal rives. Brua ble åpnet i 1958, men gikk ut på dato allerede 28 år etter. Den 190m lange brua skiller Hedalsvatnet fra Bråfjorden og inngikk i rv. 360 Notodden-Gvarv til den ble erstattet av ny bru i 1986. Siden har brua blitt brukt av myke trafikanter, men nå er den for dyr å vedlikeholde og blir revet.

Offentlige anbud

■ Fra siste kvartal i 2008 til første kvartal i 2009 økte det offentlige forespørsler etter tjenester innen bygg og anlegg med formidable 70 prosent. Det viser tall fra Visma. Selskapet sitter med en komplett database over alle anbudsutlysninger fra norske offentlige virksomheter.

Børster bort snøføret

Roterende børster og gummi-slikkepotter kan inngå i fremtidens brøytemateriell i salt-ømfintlige områder. Det viser en utstyrstest i regi av Statens vegvesens teknologiavdeling.

Håkon Aurlien

– Vi er ganske sikre på at vi nå kommer til å få til et fungerende opplegg som innebærer betydelig reduksjon i saltbruken på to teststrekninger kommende vinter, sier Åge Sivertsen som er leder for Vegvesenets forsknings- og utviklingsprosjekt Salt SMART.

Sist måned ble utstyr for mekanisk fjerning av snø og slaps prøvd ut på Norsk trafikksenter i Våler i Hedmark.

– Meget lovende resultater, sier hans kollega Roar Støtterud i teknologiavdelingen.

Forsøksprosjekt

I områder som er sårbare for saltpåvirkning skal det i regi av i Statens vegvesens forsknings- og utviklingsprosjekt utvikles nye driftsformer for å opprettholde gode og sikre kjøreforhold med vesentlig redusert bruk av salt.

– Salting er et effektivt og økonomisk middel for å opprettholde gode kjøreforhold, og de fleste steder er uproblematisk for miljøet. Men noen steder har vegen spesielt sårbare omgivelser og der må vi bruke alternative metoder, forklarer Sivertsen.

De to teststrekningene, rv. 3 ved Elverum og på E39 ved Ålesund, går begge langs drikkevannskilder.

Utstyrvalg

Om kort tid blir det valgt utstyr



Roterende: Øvreaasens forsøksmaskin er basert på roterende børster i plast. (Foto: Håkon Aurlien)

til bruk på de to strekningene. Dette skjer etter en anbudskonkurranse og avhengig av tilbud kan det hende at strekningene får ulikt utstyr.

Tre leverandører stilte til testen. I tillegg hadde teknologiavdelingen hentet frem en kostemaskin utviklet av Statens vegvesen tidlig på 1990-tallet. Hensikten var å gi Statens vegvesen et bilde av tilgjengelig utstyr, funksjonalitet, kvalitet, m.v.

Målinger ble foretatt av mannskapet fra Sintef og resultatene var lovende. Best resultat fikk den sveitsiske maskinen Jef Broom men den blir for tung til å brukes i forsøket. Den norske produsenten Øvreaasen Maskin, en svært erfaren utviklet av brøyteutstyr, stilte med en maskin basert på roterende plastbørster og kom lovende ut.

– Denne maskinen er ikke ferdig utviklet men det ligger i vårt

opplegg at vi også skal være med på utstyrutvikling, sier Sivertsen.

Pon Cat viste en modifisert høvel med kost i stedet for høvelskjær.

– Dette er et relativt billig tillegg utstyr som virker godt, som kan brukes på flere typer maskiner. Utstyret har potensial til å øke utbredelsen av mekanisk snøfjerning også på mindre trafikkerte veger, sier han.

Snøryddingens Rolls Royce

Maskinleverandøren Veima AS hadde hentet den avanserte sveitsiske vegvedlikeholdsmaskinen Jet Broom til testen.

Håkon Aurlien

Den ga det beste resultatet, fremsto som snøryddingens "Rolls Royce", men blir rett og slett for tung til å brukes i Norge.

– En aksellast på 14 tonn er langt over det som er tillatt på norske veger, dyr er den også. Teknologien er åpenbart veldig bra og vi håper leverandøren kan utvikle en variant mer egnet for våre forhold, sier Roar Støtterud i Statens vegvesens.

Maskinen er en av 16 som er i drift på sveitsiske motorveger og går daglig mellom Bern og Lusanne.

Maskinen kombinerer brøyteskjær, roterende metallbørster og luft for å blåse snø og slaps av vegen. Er det behov for salting etter at snøen er tatt bort, sørger et automatisert system for riktig dosering av salt løst i vann. Produsenten har måtte oppfylle svært strenge krav for å holde saltforbruket så lavt som mulig.

Tungvekter

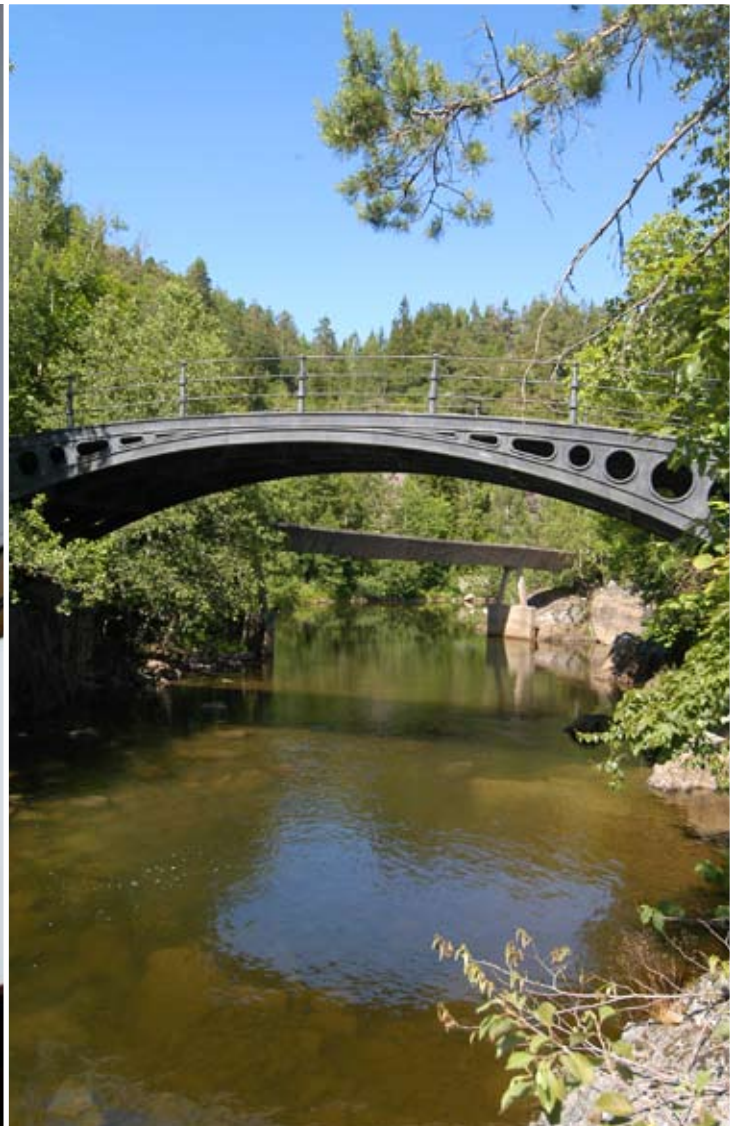
Maskinen er stor og tung, alt for tung for de vegene testen skal foregå på. Også prisen på nesten en million euro pr maskin setter den i en særklasse. Bilen som ble hentet til Våler er en forminskert utgave av en vedlikeholdsmaskin opprinnelig utviklet for flyplasser. Den drives av en motor på 430 hk, har firehjulstyring, og er en kombimaskin som brukes til snørydding på vinter og soping/støvsugning sommerstid.



"Rolls Royce": Anton Bürgisser (t.v.) og Kurt Willemin fra Borschung Engineering AG hadde tatt med seg snøryddingens "Rolls Royce" til forsøket på Vålerbanen. (Foto: Håkon Aurlien)



Imponert: Aslak Sira Myhre var både overrasket og imponert over Statens vegvesen innsats på kulturminnesida. (Foto: Ole Arvid Flatmark)



Fredet: Fostvedt bru fra Tvedestrand, bygd 1837, fredet. (Foto Kjell Wold)

– Dypt imponert

Aslak Sira Myhre, lederen for Litteraturhuset i Oslo, var konferansier på Statens vegvesens kulturminnekonferanse i Oslo i forrige uke.

Henriette Erken Busterud

Etter å ha satt seg inn i hva etaten gjør på området er han både overrasket og imponert.

Mens mange hadde krim som påskelektyre, leste Aslak Sira Myhre noe annet han syntes var spennende - nemlig Statens vegvesens nasjonale verneplan.

Imponert

Som tidligere politiker kjenner Sira Myhre godt til hva Statens vegvesen jobber med.

Men han var blank når det gjelder hva Statens vegvesen gjør på kulturområdet - før han startet på jobben som konferansier, som han høstet stor applaus for.

– Jeg er overrasket over bredden og engasjementet deres. Og jeg må si jeg er dypt imponert over det dere gjør - alt fra å ta vare på gamle veger til nye linjer og estetikk. Særlig i forbindelse med verneplanen og Nasjonale turistveger. Dere er utrolig flinke og kan være stolte av dere sjøl. Dessuten er det flott at Statens vegvesen har rom for å ha en slik konferanse for sjørefleksjon, dokumentasjon og utvikling. Det styrker meg i troen

på at alt som det står "Statens" foran er bra, sier Sira Myhre.

En opplevelse å vente

– Det er for eksempel fantastisk at dere gir arkitektene fritt spillerom i arbeidet med Nasjonale turistveger. Det som lages er unikt, og er i tillegg kunst. Dette er noe folk kommer til å takke for i mange år framover. Det er bra for turismen, men det har i tillegg en egen estetisk verdi og gir folk det ekte. Som en sa på konferansen - "Å vente kan bli til en opplevelse". Og i Norge er jo venting en del av reisen.

Jeg må si jeg ble overrasket da jeg kom til ferjeleie på Ropeid i Ryfylke og det hadde kommet et venterom der fjellet var brukt som indre vegg. Helt fantastisk. Det er nok få som tenker på at Statens vegvesen jobber med dette.

Anderledes hjemveg

– Alle har sin hjemveg. Min er E134 og er den jeg kjører oftest. Jeg kommer nok til å se vegen litt annerledes neste gang jeg kjører den. Se hvordan den er stukket og hvordan den svinger i landskapet. Det blir enda mer interessant etter at jeg på konferansen har lært mer om tanken bak, hvordan en veg er lagt og hvordan den er en del av landskapsutviklingen, mener Sira Myhre.

Stor forsamling

Ellers var det rundt 200 deltagere på konferansen som ble åpnet av Liv Signe Navarsete.

– Norsk veghistorie er historien om folket som bygde vegnasjonen Norge. Historien er viktig både for

samtida og framtida og skal tas godt vare på, sa hun.

Programmet var ellers en kul-

turhistorisk vandring gjennom ulike veglandskap - akkompagnert av Per Birger Lomheim som sang

rallarviser og brødrene Bjørn og Jan Andersen som lagde et musikalsk bakteppe til turistvegbilder.

Statens vegvesen markerer Kulturminneåret gjennom en rekke arrangement ved ulike kulturminner. Dette gjøres i samarbeid med en rekke andre. For mer detaljert informasjon om sted og opplegg, se www.vegvesen.no/kulturminnearet

Region sør

21. - 22. juni
16. august
16. august
13. september
13. september
4. oktober
4. oktober

Region øst

30. mai
Juni
18. juli
2. august
29. august
3. september

Region vest

11. juni
14. juni
30. august
20. september
Region midt
14. juni

27. juni
Uke 28
27. - 28. august
1. - 3. september

Region nord

20. - 21. juni
27. juni
6. - 12. juli
29. august
6. september
12. - 13. september
19. - 20. september

Larvik/Bommestad (kombinert med åpning av E18)

Murane i Nome
Skarsvegen i Seljord
Lavoll-Flikkeid i Flekkefjord
Paradisbakken i Lier
Fånefjell i Bygland
Bergenske kongeveg i Hole

Kollavegen i Lom
Ørje vegstasjon
Kongevegen ved Koppang
Wingerske kongeveg i Kongsvinger
Minnesundbruene i Eidsvoll
Lunde bru i Etnedal

Christiania postveg, Lærdal
Terland klopp i Eigersund
Bergenske kongeveg i Lærdal
Stavangerske postveg i Kvinnherrad

Vårstigen - del av den
Trondhjemske kongeveg i Drivdalen
Geirangervegen
Flatmark, Skiri, Romsdalen
Carl Johans veg, Verdal
Vegvokterboligen på Stiklestad

Bodø - Bleikvassli
Gammelvegen i Junkerdalsura
Skipagurra
Utakleiv i Vestvågøy
Bæskadesvegen i Alta og Kautokeino
Langvasseid i Sør-Varanger
Hatteng i Storfjord

Nye fredede veger

Riksantikvaren har fredet 11 nye veger. Disse ble offentliggjort på Statens vegvesens kulturminnekonferanse forrige torsdag: Vegen over Bæskades, Alta og Kautokeino, varderekke over Bæskades, Alta og Kautokeino, gammel og ny veg over Børselvfjellet - mellom Lebesby og Porsanger, Finnkongkeila i Gamvik, Junkerdalsura i Saltdal, gamlevegen over Saltfjellet mellom Rana og Saltdal, Trondhjemske postveg (kjøreveg, rideveg og bruer i Gulen), Bratlandsdalen - veg og tunnel i Suldal, Vestlandske hovedveg mellom Lund og Flekkefjord, Sørlandske hovedveg i Kvinesdal og Flekkefjord og Paradisbakken i Lier.

REPORTASJE



Ny veg gir nye navn

Seierstadbrua: Grethe Bodholt i Statens vegvesen ved en av mange nye bruer på E18 Langåker-Bommestad. (Foto: Kjell Wold)

Nye veger skaper nye navn. Om to måneder kan du lære deg disse som bilist på ny E18 i Vestfold: Ringdalkrysset, Rødbøltunnelen og Seierstadbrua.

Kjell Wold

– Navn på nye veginstallasjoner som bruer, tunneler og kryss fastsettes gjerne på et tidlig stadium i planfasen, forteller byggeleder for ny E18 Langåker-Bommestad, Grethe Bodholt i Statens vegvesen. Og det skjer som regel i enighet

mellom utbygger Statens vegvesen og vertskommunene for den nye vegen.

Lokalkunnskap

Allerede i 2005, før byggingen av den 8,5 km nye firefelts vegen mellom Sandefjord og Larvik hadde startet, hadde tre nye kryssoråder, en tunnel og fire bruer fått sine navn. I mars 2005 gikk det ut brev til begge kommuner med forslag om navn på de sju tunnelene, bruene og kryssene.

– Når vi starter med arbeidsnavn på vegen under planleggingen bygger vi først og fremst på lokalkunnskap, kartmateriale og lokale innspill. Vi tar som regel utgangspunkt i lokale stedsnavn og gårds-

navn, sier Bodholt. På de sju navneforslagene Statens vegvesen leverte til Sandefjord og Larvik kommune våren 2005, fikk de bare en tilbakemelding på forslag om endret navn.

Nytt tunnelnavn

– Vi hadde i utgangspunktet valgt å kalle vegparsellens eneste fjelltunnel Amundrødtunnelen, etter gården Amundrød (Ommundrød). Larvik kommune svarte de heller ville at tunnelen skulle hete Rødbøltunnelen etter gården Rødbøl på andre siden av vegen. Amundrød hadde ikke hatt eiendom på nordsiden av nåværende E18. Derfor synes kommunen at Rødbøl var mest naturlig. To nye bruer i nær-

heten ble også kalt Rødbøl. Navnene på kryss, bruer og tunneler er siden sendt til Statens Navnekonserter for godkjenning. Dersom det er tvil om skrivemåten på nye navn skal Statens kartverk på banen som godkjenningmyndighet etter regelverk nedfelt i Stedsnavnloven av 1991.

Fasiten

Her er navnene på de nye vegmerkene på E18 Langåker-Bommestad i Vestfold som åpnes 22. juni 2009: Langåkerkrysset, Ring-

dalkrysset, Bommestadkrysset, Rødbøltunnelen, Rødbølbrua, Seierstadbrua og Bommestadbrua.

Det blir ikke skiltet for Ringdalbua da det ikke er plass til skiltet

på grunn av en støyskjerm inntil vegen og rampe til Ringdalkrysset. Ett stedsnavn til vil også bilistene etter hvert merke seg, nemlig Skinmo, der det nye elektroniske bompasningspunktet blir satt opp. Små bruer, korte miljøtunneler og viltpassasjer får som regel ikke egne navn.



Fjerner flaskehals

Om halvannet år er flaskehalsen på riksveg 360, Hjuksevelta, historie.

Kjell Wold

Da er to krappe og smale hårnålsvinger bygd om, rettet ut og utvidet. Da kan også beboere i den lille telemarksbygda i Sauherad kommune og passerende bilister puste lettet ut. Mange års trafikkmareritt er over.

– Byggeprosjektet som tar

knappe to år å gjennomføre vil både øke framkommeligheten og gi mye større sikkerhet for alle trafikantgrupper, forteller byggeleder Olav Lahus i Statens vegvesen. Vegarbeidene som startet i november i fjor beregnes avsluttet høsten 2010 etter flere tiårs ønske fra beboere og lokalpolitikere.

47 millioner

Prosjektet består av 1,1 km ny veg pluss to nye bruer, Hjukseelva bru og Kobberdalsbrua. I tillegg skal det bygges støyskjermer mot

bebyggelsen på begge sider av vegen, vegbelysning, steinmurer og ombygging av gamlevegen til ny gang- og sykkelveg. Vegprosjektet er beregnet å koste 47 millioner kroner og er forskuttert av Telemark fylkeskommune, men skal betales av staten i ettertid i perioden 2010-2012 i henhold til NTP-forslaget. Hjuksevelta har i flere tiår vært den største flaskehalsen på rv. 360 mellom Notodden og Gvarv i midtre Telemark. Entreprenør for prosjektet er Tveito Maskin AS.

Etterlengtet: Mange er glade når denne flaskehalsen er borte om halvannet år, forteller byggeleder Olav Lahus i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

Mørklagte sjansar – NTP er sløv

■ Der nordmenn bur der bur dei tett og 80 prosent er dessutan pent opplina langs 15.000 km hovudveg og 80 prosent bur mindre enn 10 km frå sjøen der billeg sjøtransport knyt norsk og kinesisk produksjonsapparat og kundegrnlag saman utan høge transportkostnader. Ein konteinar på sjøen til Kina, 17.000 km over havet, har mindre transportkostnader enn ein konteinar på 500 km landtransport. Frå naturen si side er Noreg det lettaste av alle land å lage effektive transportopplegg i for billeg og miljøvenleg person og godstransport når vi gjer dette på rett måte, men situasjonen vert ikkje utnytta av politiske grunnar der vernet om NSB alltid veg tyngst. Det må visst minnast om at glansperioden for persontog var 1840-1950.

■ Det som trengs for å lage det mest energieffektive og miljøvenlege transportapparatet er ikkje jernbaner slik den raudgrøne regjeringa hevdar, men nokre samanknyttande vegar til ein samla sum av 60 mrd kr, og det er ikkje meir enn kva norske vegbrukarar betalar inn årleg i bilavgifter og bompengar. Desse vegane skal vere 20 mil med 4-felts motorveg mellom Stavanger og Bergen, 20 mil med mot-

orveg mellom Kongsberg og Odda og to 4-felts kryssingar av Oslofjorden saman med ein 4-felts E18 i tunnel på siste stykket inn mot Oslo frå aust. Den eine kryssinga skal vere Moss-Horten og den vil skape eit nytt tyngdepunkt på Austlandet som vil avlaste pressområdet Oslo.

■ Det andre vil vere utviding av den eksisterande Oslofjordtunnelen. To av filene på E18 inn mot Oslo skal reserverast for ekspressbussar og leddbussar som får tre gonger så stor transportkapasitet som ei tospora lokalbane til Ski for 12 mrd kr. Avstanden Oslo-Bergen/Haugesund vert 38 mil over Haukeli mot 52 mil over Filefjell. Dette er manglande bitar i eit nasjonalt vegsystem kan ta ned mestedelen av flytrafikken i Sør-Noreg som brenn 8 liter drivstoff pr. 100 personkm mot 0,8 på ekspressbuss og gje landet eit høgfrekvent stamrutenett med bussar på veg, samstundes som Bergensbana, Sørlandsbana og Østfoldbana sin transportkapasitet vert frigjort for godstransport.

■ Eit nytt stamrutenett basert på ekspressbussdrift vil redusere tilskot til kollektivtransport i fylke og

stat frå 15 mrd kr pr år til 7 mrd kr. Det vert produsert 2,5 mrd personkm med tog. Ein kan og velje å bruke jernbanetilskota alternativt for å produsere 15 mrd personkm gratis kollektivtransport med ekspressbussar på 15.000 km hovudveg som går inn i nesten alle kommunesenter over heile landet. I globale CO2 rekneskap vil togtransporten på eksklusiv transportveg, stå for seks gonger så store utslipp pr personkm som ekspressbusstransporten på ledig kapasitet i eit vegnett som er betalt av bilar og lastebilar gjennom avgifter.

■ Denne informasjon finn vi ikkje i Nasjonal transportplan 2010-19 fordi det der er lagt vekt på å styrke persontransporten til statsbedrifta NSB ut frå miljøgrunnar som statsminister Jens Stoltenberg uttrykte det i siste nyttårstalen. Men då hadde korkje Jens eller NTP-folka studert samanliknbar kollektivtransport i vegnettet med den kollektivtransporten som NSB står for. Her har Statens vegvesen svikta så stort at det må lagast ein ny og rett NTP etter kvart.

Idar Mo, Sogndal



Farlig gods...



Illustrasjon: Kyrre Wedvik

■ I en artikkel i "Vegen og vi" 26.3.2009 hevder trafikklærer Terje Mørkve blant annet at problemet med frakt av farlig gods er at bestiller av transporten, en leverandør eller godsterminal, ikke har gitt god nok dokumentasjon til sjåføren eller lastebileieren.

■ Påstanden fra Mørkve kan oppfattes som at dette gjelder hele næringen og at transportselskapene mangler rutiner og kontroll av farlig gods.

■ Store samlastere og globale nettverk ville neppe kunne drive i dag dersom man ikke hadde rutiner og systemer for håndtering av farlig gods. DB Schenker har 1500 kontorer i over 130 land – i Norge 30 terminaler. Vårt nettverk bygger på et omfattende styringssystem der håndtering av farlig gods står sentralt. Vi har sikkerhetsrutiner og egen sikkerhetsrådgiver som følger opp dette arbeidet. Vi har ca 70 sikkerhetsrådgivere rundt i verden og deltar i internasjonale komiteer under FN.

■ Vår erfaring er at det blant vareleverandørene kan være forskjellig nivå på kunnskapen om farlig gods, ofte avhengig av om de har egen sikkerhetsrådgiver og har opplæring av egen ansatte. Det kan selvfølgelig føre til manglende merking,

eller feilmerking, eller manglende informasjon og dokumenter. Vi jobber kontinuerlig for å luke ut slike feil, men mener at opplæring og kontroll med avsenderne generelt er for dårlig i forhold til at de skal kunne følge opp regelverket.

■ I Nasjonal Transportplan, som nylig ble lagt fram, kan vi heller ikke se at dette området er løftet frem og gitt tilstrekkelige ressurser. Vi håper jo at dette området skal få økt fokus når Stortinget behandler planen.

■ Vi mener det vil være nyttig å få et bedre kontrollregime av farlig gods – helt fra avsender til mottaker. Vi gjør en jobb i terminal- og transportleddet, men systemet blir aldri bedre enn det du gjør det til. Vi har kontroll på vår del av kjeden, men vi frykter jo at uorganiserte transportører, tilfeldige avsendere osv uten nødvendige kunnskaper kan gjøre store feil med risiko for uhell.

■ Vi vil oppfordre myndighetene til å gjennomføre flere kontroller med farlig gods. Det kan gi betydelig bedre sikkerhet enn det vi ser i dag.

Med vennlig hilsen
Einar Spurkeland
Schenker AS

Prisbelønt brupark skal graves opp



Skeptisk: Prosjektleder for Bruparken i Drammen Bjørn Kleppstø i Statens vegvesen i samtale med folk fra Glitrevannverket. (Foto: Jorun Sætre)

To år etter at den prisbelønte Bruparken i Drammen ble åpnet skal det graves tvers gjennom parken for å legge ned vannledning.

Jorun Sætre

– Jeg vil sterkt fraråde at det graves en grøft gjennom hele området som Statens vegvesen nylig har satt i stand, sier prosjektleder for ny E18 gjennom Drammen og Bruparken, Bjørn Kleppstø

i Statens vegvesen. Det er det interkommunale Glitrevannverket som har kontaktet Statens vegvesen med planer om en grøftetrase for vannledning gjennom hele parken. Vannverket var også på banen da motorvegbrua ble planlagt og prosjektert, men sa nei den gang. Nå er det aktuelt å legge en vannledning helt fra elvebredden og opp til ekspressbussholdeplassen ved Bangeløkkakrysset. Kleppstø håper i samarbeid med Drammen kommune å finne en løsning der vannledningen kan legges i ytter-

kant av parken og at arbeidet kan skje neste vinter, slik at skadene blir minst mulig. Statens vegvesen eier grunnen til veganlegget og Bruparken, mens det er Drammen kommune som har driftsansvaret for den prisbelønte parken. Det foreligger også planer om graving i bruparken på Bragernessiden. Her er det et anlegg for fjernvarme som vil grave seg gjennom det nye parkanlegget. Statens vegvesen reagerer på at disse planene kommer opp igjen nå etter at veganlegget nettopp er ferdig og åpnet.

REPORTASJE

Turistvegsatsing også etter 2016

Med ny organisering går turistvegarbeidet i Statens vegvesen over frå å vere eit tidsavgrensa prosjekt fram til 2016 - til å bli ein fast del av satsinga på eit turistvenleg vegnett.

Geir Brekke

Turistvegprosjektet på Lilleham-

mer er frå denne våren organisert som ein seksjon i utbyggingsavdelinga i Vegdirektoratet, framleis med kontorstad på Lillehammer.

Drift og forvaltning

Sidan turistvegarbeidet i Statens vegvesen kom i gang har det vore eit tidsperspektiv på at prosjektet skulle fullførast i 2016. Når turistvegarbeidet no får status som ein seksjon tyder dette at etaten tek konsekvensen av at dette er eit arbeidsfelt som krev langsiktig innsats, også utover 2016, når alle dei 18 Nasjonale turistvegstrekingane etter pla-

nen skal vere ferdige.

– Utviklinga av turistattraksjonen skal framleis gjennomførast som eit landsdekkande prosjektarbeid. Samstundes må det til auka merksemd på drift, vedlikehald og forvaltning. Seksjonen skal også sjå nærare på korleis heile vegnettet kan utviklast i meir turistvenleg retning, i tråd med bestillinga i vegdirektøren sitt prosjektdirektiv for dette satsingsområdet, seier seksjonsleiar Jan Andresen.

Halvparten ute

Han rår over 15 medarbeidarar

på seksjonen i dag. Halvparten er stasjonerte ved regionvegkontoret på Lillehammer, medan resten er delprosjektleiingar kring i dei regionane som har turistvegstrekingar. Det gjeld alle regionar, unnateke sør.

– Framleis vil veg- og trafikkdirektør Kjell Bjørvig vere fagleg overordna for turistvegseksjonen, og han held fram som leiar av kvalitetstyret for Nasjonale turistvegar, opplyser Andresen.

To opningar i år

Arbeidet med å byggje nye turistvegtiltak held fram for fullt. Pro-

sjektet vekker stadig merksemd med spenstige arkitektløysingar på utsiktspunkt, seinast på Utsikten på Gaularfjellet i Sogn og Fjordane.

I 2009 vil det bli opning av det nye opplevingspunktet i Gudbrandsjuvet i Møre og Romsdal, som skjer i sommar. I oktober blir det venteleg opning av det nye heksemonumentet på Steilneset i Vardø, som blir forma av den verdskjende sveitsiske arkitekten Peter Zumthor. Han er dessutan engasjert til å teikne bygningar for turistvegprosjektet i Almanajuvet i Sauda i Rogaland.

Saum i stein: Turistvegprosjektet har satsa på krative løysingar. Her er brosteinsfelt med hardangersaum på ein rasteplass ved riksveg 7 på Lussand i Hardangerfjorden. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Tunnelskolesamling i Bodø

Det var en lærevillig og positiv gjeng tunneleksperter på første kull av Tunnelskolen som nå har gjennomført sin 3. samling.

I tre hele dager til ende har det gått slag i slag med prosjektering og bygging, og deltakerne har gjennomgått et variert program med presentasjoner om elektro, håndbok 151, vann- og frostsikring, tunnelinspeksjoner, tunneldriving, Berget som byggemateriale, sikringsstrategi, HMS, hånd-

bok 021, sikkerhetsgodkjenning og ferdigstillingsdokumentasjon. Også rehabilitering var satt på agendaen.

I tillegg har det vært jobbet seriøst og kreativt i grupper – både i små summegrupper og med større gruppeoppgaver der resultatet er blitt framlagt i plenum. At ”studentene” på kull 1 lett tar ordet i diskusjoner om felles problemstillinger viser at det er ei trygg og god gruppe som begynner å bli stuevarme i hverandres nærvær.

I diskusjonene har det kommet klare signaler som viser at behovet

for helhetstenkning er stort for å oppnå målet om et godt kvalitetsprodukt som resultat. Samtidig har det vært ytret et klart ønske om mye mer og bedre involvering fra driftsida i en tidlig fase av tunnelprosjektene. I tillegg ønsker ”studentene” på Tunnelskolen seg også mer tid i felt for å holde oppe kompetansenivået.

Samlet flokk: De fleste av deltakerne og kursledelsen samlet ved Kongebautaen ovenfor Saltstraumen. (Foto: Kjetil M. Bøyeie)



TETT PÅ

NAVN: Einar Lutro ■ **ALDER:** 65 ■ **STILLING:** Styreleiar i ulike selskap
 ■ **BOSTED:** Ullensvang ■ **SIVILSTATUS:** Gift, eit barn og to barnebarn
 ■ **AKTUELL SOM:** Styreleiar i Norvegfinans

Diplomaten

Han legg vinn på diplomati og kompromissvilje for å betre tilhøva mellom bomselskapa og Vegdirektoratet.

Geir Brekke

Einar Lutro blei vald til styreleiar for Norvegfinans i fjor og vil bruke tida vidare frametter til å konsolidere eit betre samarbeid med Vegdirektoratet på vegne av medlemane, bomselskap landet rundt.

God dialog

Han arva ein del problem då han tok over leiarklubba i Norvegfinans, den tidlegare ordføraren frå Lofthus i Hardanger. Den årlege revisjonen av bomselskapa fekk store medieoppslag, og bompengebetalarane kunne tidvis få inntrykk av at dei lokale selskapa var rause med middagar og utanlandsreiser. Lutro trur ikkje at styremedlemar i bomselskapa har vore ute etter å berike seg gjennom verva sine. Arbeidet har snarare vore prega av idealisme for å få vegprosjekta fram til godkjenning og gjennomføring.

Men det gjekk lang tid før det blei semje om offentleg innsynsrett til rekneskapa i Norvegfinans.

– Eg har alltid vore tilhengar av openheit, og har akseptert fullt innsyn i det vi held på med. Det er klart at vi som bompengeforvaltarar skal halda oss til det statlege innkjøps- og reiseregulativet. Her ligg noko av den konflikten som har ridd bomselskapa, seier Lutro, som har vore ein flittig møtegjest i Vegdirektoratet det siste året.

– Eg har ein god dialog med vegdirektør Terje Moe Gustavsen, seier han.

Hand på rattet

Samarbeidet med Statens vegvesen er blitt tettare den siste tida.

– Vi løyser spørsmål undervegs med hyppige møte. Både selskapa og styresmaktene er ute etter å finne ein rasjonell innkrevjingsmetode. Vi vil dra nytte av den store teknologiske utviklinga som har skjedd siste tida. Norvegfinans vil gjerne delta i dette arbeidet på vegne av medlemane våre, seier Lutro, som ikkje legg skjul på at han og selskapa gjerne vil ha ei hand på rattet, samstundes som han innser at Statens vegvesen har styringa.

– Arbeidsdelinga er grei. Statens vegvesen står for planlegging, prosjektering, teknologiutvikling og bygging av dei nye vegane, bruene og tunnelane, inkludert bomstasjonar. Finansieringa er vegselskapa sitt bord, og her ligg det mykje erfaring i Norvegfinans og selskapa.

Fylkesselskap

Spørsmålet om framtidig organisering av bomselskapa er på dagsorden.

Einar Lutro er tilhengar av fylkeskommunale administrasjonsselskap for bomprosjekta, og har utfordra fylkesrådmannen i Hordaland til å ta initiativ her.

– Eg trur ikkje den økonomiske vinsten er stor, men for kompetansen vil det kunne bli ein fordel. Det er ei spesialoppgåve å drive med finansiering og innkrevjing, seier Lutro. Han har førstehands kjennskap til jobben som arbeidande styreleiar i Hardangerbrua, som no er under bygging.

Han er ikkje tilhengar av å slå saman dagens selskapar til eitt bomselskap. Det ville gi kryssubsidiering, som ikkje vil bli akseptert.

Dobbeltarbeid

Lutro har hatt politiske verv for Høgre i Ullensvang sidan 1970, då han starta eige firma i bilbransjen, etter utdanning som bilmekanikar og motoringeniør. Han har vore ordførar ein periode, og sit no i Hordaland fylkesting, som nestleiar i samferdsleutvalet.

– Som ordførar er eg nøgd med at vi nådde fram med stamvegstatus for rv. 9 i Setesdalen og rv. 13 vidare frå Jøsandal til Voss. Som fylkespolitikar har eg siste året vore aktiv for å få stamvegstatus til rv. 7 mellom Gol og Bu.

– Eg stilte til val til fylkestinget for å få gjort noko på vegsektoren. Frå nyttår vil fylkeskommunane overta mest heile dagens vegportefølje frå Statens vegvesen, seier han, og ser på dette som ei spennande utfordring for fylkeskommunane, seier Einar Lutro til slutt.

FIRE KJAPPE

- Kvifor er det som mange som mister livet i trafikken?

- Farten drep, og det er i stor grad førarfeil som ligg bak. Men og vegstandarden, og her må det gjerast meir.

- Korleis må Statens vegvesen bli betre på publikumstener?

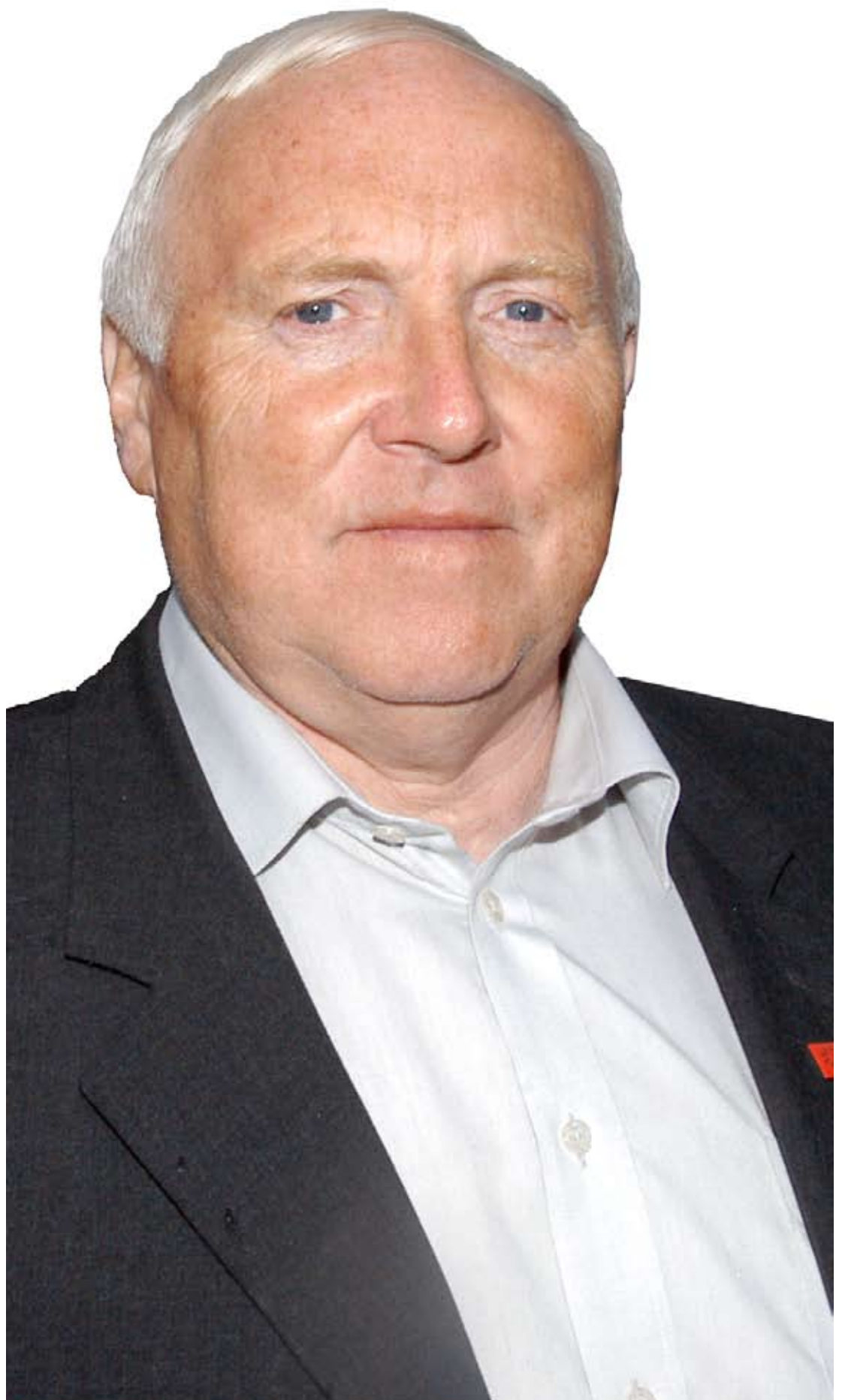
- Bli lettare å få svar på telefonen utan å drive tasteleiken.

- Kva ville du gjere om du var vegdirektør for ein dag?

- Redusera planbyråkratiet. Meir ressursar ut på anlegg og mindre skrivebordsarbeid.

- Kva ville du gjere om du var samferdsleminister for ein dag?

- Auka løyvingar til vegbygging, gjerne med fleire OPS-prosjekt. Bygging av høgfaststog som erstatning for fly.



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.



Foreløpig har ingen kunnet hjelpe Norsk vegmuseum med informasjon om bildet i forrige utgave, men det er fremdeles tid om noen har kunnskaper om hva man kan se på bildet.



HVA SKJER?

28-29 APRIL/TRONDHEIM

■ Asfalt/dekkeseminar

7-10. MAI/GARDERMOEN

■ Transportmessa

22. JUNI/LARVIK

■ Vegåpning E18 Langåker-Bommestad

22.-23. JUNI/SANDEFJORD

■ Citisense 09

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

LØST OG FAST



Stedet

Gård og lite vann nord i Andebu kommune i Vestfold. Har i følge lokalt gårdsregister hatt utallige skrivemåter siden 1593, eks. Laxtein, Laxechiøn og Laxekjøn. Siden 2000 er riktig skrivemåte Lakskjønn. Navnet har ikke noe med fisken laks å

gjøre, men med eieform av lag i betydningen fiskested. Kjønn kan enten være avart av tjern/vann, teig eller stein i betydningen haug, berg eller fjell. Kanskje fiskestedet under berget er forklaringen. (Foto: Kjell Wold)



Skiltspråket vårt

Også det norske språket er i rivende utvikling, slik du møter det i din daglige vandring i byen. Men høfligheten består. Det er da noe. (Foto: Geir Brekke)



Sørlig isbjørn

Nils A. Lund har sendt bevis for at man på vårparten kan få øye på mye rart.

– En isbjørn ble observert utenfor spiserommet på Kongsvinger trafikkstasjon i dag tidlig, skriver han i en mail til baksideredaksjonen, med to bilder vedlagt for å dokumentere fenomenet.



Dårlig sikt

Noen bilførere er litt mer opptatt enn andre av å ha god sikt ut av vinduene. Eierne av denne bilen hadde definitivt ikke god sikt bakover da han var ute og kjørte i Hokksundområdet for noen uker siden. Kanskje var han rett og slett gitt opp å bakse med snøen. (Foto: Johan Fredrik Bjerknes)

Her om dagen

Ny E18 Langåker-Bommestad sør i Vestfold tar form og er nå bare to måneder unna åpning. Her fra Bommestad bruer over Lågen, der den 8,5 km lange fire felts vegen ender i sør. (Foto: Kjell Wold)



UNORMALER 101

Se opp for truck

Dette forbudsskiltet kan sees fra rv. 118 i Moss og bryter skiltnormalene på to områder.

Den sorte fargen i stedet for den normerte rødfargen, antyder at dette er et privat skilt som håndheves etter privatrettslige regler. Vegtrafikkloven § 5 fjerde ledd setter imidlertid forbud mot private skilt som kan forveksles med offentlige trafikkskilt. I Vegvesenets Håndbok 50, "skiltnormalene" står det rett ut at "etterligninger av offentlige trafikkskilt ikke er akseptable selv om fargen endres. Private skilt må ikke som helhet ha tekst, skrifttyper, symboler, fargekombinasjoner og form som gjør at de kan forveksles med offentlige trafikkskilt."

Den unormale jury merker seg at motorsykkelen og bilen har byttet plass i forhold til det normaliserte skilt 306.1 "Forbudt for motorvogn", men konkluderer med at forvekslingsfaren er høy.

Underskiltet er i utgangspunkt det normerte underskilt 808.301 "Gjelder gjennomkjøring". Tilleggsteksten "Se opp for truck" er dog høyst unormert og den unormale jury oppfatter den som tilnærmet oppsiktsvekkende. – Her er det ikke

behov for å se oppover, men fremover, uttaler juryen i en enstemmig kjennelse. (Foto: Håkon Aurlien)



VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Til kamp mot ulovlige eksosutslipp

Vegdirektoratet erklærer nå kamp mot dårlig vedlikeholdte biler, som forurens mer enn det som er tillatt. Målet er at 400.000 kjøretøyer hvert år skal gjennomgå en teknisk miljøkontroll i tillegg til dagens trafikksikkerhetskontroller. Til

dette formålet ønsker Vegdirektoratet nå å opprette 140 nye stillinger i Biltilsynet, kunne man lese i bladet Vegen og vi for 20 år siden. Som kjent opphørte Biltilsynet som egen etat i 1995 og ble en del av Statens vegvesens virksomhet.