



Statens vegvesen

Vegen og vi

Nr. 6/09 • 14. mai • 8. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

MILJØ

Trondheim har vedtatt en omfattende pakke for mer miljøvennlig bytransport.

SIDE 6

TRAFIKK

Statens vegvesen utvikler nå et nytt nettsted med siste nytt om veg- og føreforhold.

SIDE 15

DRIFT

Tonnevis med søppel er ryddet bort fra landets veggrofter de siste ukene.

SIDE 18-19

Våronna i gang

LEIAR SIDE 2

Trygg freding

Når trafikkerte vegar blir freda må også omsynet til trafikksikring takast med.

SIDE 4



Priset for likestilling

Statens vegvesen er best på likestilling og bedriftskultur overfor minoriteter.

SIDE 5

Prisnedgang

Asfaltprisene har falt med ni prosent i år. I 2009 dekkelegges 1000 km mer riksveg enn i fjor.

SIDE 8-11



Full fres

På Melfjellet i Nordland leter man hver vår frem asfalten, begravd under mange meter snø.

SIDE 12-13

Vil evaluere vegdrifta

Samferdsleminister Liv Signe Navarsete (bilete) likar ikkje prisutviklinga innan drift og vedlikehald av vegnettet. Ho vil no setje i verk ekstern evaluering av konkurranseutsetjinga.

– Med den store prisauka vi no opplever kan det sjå ut til at prisane i byrjinga fall ned til eit kunstig lågt nivå, seier statsråden til Vegen og vi.

SIDE 23



Tester støysvake dekker:

Jostein Aksnes har ledet arbeidet med å teste 38 ulike dekker for å finne ut hva som støyer minst og holder best. (Foto: Inger Lise Sagmo)



Støy kan reduseres

Støysvake vegdekker: Statens vegvesen har gjennom etatsprogrammet "Miljøvennlige vegdekker" i tre år målt støy på 38 ulike typer dekker.

– Våre målinger viser at en kan oppnå varig støyreduksjon på en til tre desibel ved valg av riktig dekke. Det høres kanskje ikke så mye ut, men hver desibel har mye å si. Hvis støyen reduseres med tre desibel oppleves det som en dobling av avstanden til støykilden, forklarer prosjektleder Jostein Aksnes.

SIDE 7

DAGSORDEN

Våronna i gang

LEIAR

Helge Rong

■ Endeleg kan alle slå fast at våren er komen. Med våren kjem også ei rekkje arbeidsoppgåver for både bymann og stril, privatpersonar og det offentlege. Ikkje minst innan vegsektoren er det ei rekkje gjeremål som no strøymar på.

■ Vårreingjering er for mange eit av dei viktigaste kjenneteikn på at vinteren er borte. Brøytstikkene skal bort, i lag med sand og skitt som har lagt seg i vegkanten, og søppelet som har vore dekt av snø og is skal ryddast bort.

■ Så skal ein i gong med noko mange har venta på i fleire år: Vegar skal få nytt asfaltdekke, og dermed forsvinn dei djupe hjulspora.

2009 er slik sett eit merkeår. Det er mange år sidan Statens vegvesen har harr så mykje midlar til dekkefornyning. Faktisk er det såpass mykje pengar at ein for fyrste gong ser at ein kan stogge forfallet av den såkalla vegkapitalen.

■ Auka satsing frå Stortinget på dekkefornyning, i lag med midlar frå tiltakspakken og lågare oljepris gjer at asfalten-treprenørane i 2009 skal få nok å gjere. Berre reduksjonen i råoljeprisen gjer nesten 10 prosent meir asfalt enn fjoråret. Det vert over 100 kilometer nytt vegdekke berre på nedgangen i oljeprisen.

Alt dette arbeidet skal utførast av menneske og maskiner. For mange bilistar vil difor våronna og asfalteringa bety meir køyring i kø.

■ Stort sett dei fleste trafikantane har respekt for menneska som arbeider i vegbana, men det er alltid nokon som ikkje har omsut for andre enn seg sjølve. Dei turar fram i høgt tempo, kvier seg ikkje for å leggje seg på fløyta eller for å skrika ukvemsord til dei som berre skal gjere tilhøva betre for alle. Slike trafikantar klarar samfunnet seg godt utan. Omsynet til arbeidstakarane er heilt avgjerande når ein skal arbeide i sterkt trafikkerte omgjevnader. Faktisk må ein kunne seie at omsynet til tryggleiken for vegarbeidarane er viktigare enn omsynet til trafikkavviklinga.



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Vi heiser fram ønske om å ansette flere medarbeidere med innvandrerbakgrunn, funksjonshemninger eller andre som møter problemer i arbeidsmarkedet.

En "mangfoldig" etat

Statens vegvesen er tildelt Mangfoldprisen for 2009. Grunnlaget for tildelingene er en undersøkelse blant 5000 studenter i regi av Universum. Undersøkelsen viser at Statens vegvesen er den bedriften de synes er best på likestilling og bedriftskultur i forhold til minoriteter. Prisen ble overlevert av arbeids- og inkluderingsminister Dag Terje Andersen.

Vi er stolt av å ha fått prisen. Den gir både inspirasjon og forpliktelser. Og her må vi være ærlige med oss selv. Vi har nok fått prisen først og fremst fordi vi har vært synlige på dette området. Vi har også en brukbar innsats så langt. Men synligheten er nok vel så mye basert på hva vi sier vi vil gjøre.

Jeg gir min uforbeholdne anerkjennelse til tidligere vegdirektør og andre i ledelsen som har gjort en kraftinnsats for å få kvinner til ledelse i etaten. Vi ligger nå rundt 30 prosent. Isolert sett bra, ikke minst fordi vi er på et område som tradisjonelt har vært svært mannsdominert. Men nå har økingen stoppet. Vi må nå forsterke innsatsen for å få flere kvinner til ledelse og på andre områder – ja kort sagt arbeide for reell likestilling mellom kjønnene i Statens vegvesen.

Vi heiser frem ønske om å ansette flere medarbeidere med innvandrerbakgrunn, funksjonshemninger eller andre som møter problemer i arbeidsmarkedet. Det er minst tre grunner til å øke innsatsen;

■ Statens vegvesen er en stor, statlig virksomhet. Det gir i seg selv en forpliktelse til å gå foran i dette arbeidet. Både fordi vi står overfor en klar forventning fra regjeringen

og Stortinget, men også fordi det er et spørsmål om skikkelig og rettferdighet. Enhver virksomhet, og da særlig større virksomheter, bør absolutt ta et samfunnsansvar på dette området.

■ Svært mange av de som av ulike grunner møter problemer med å komme inn på arbeidsmarkedet, eller som har problemer med å få jobb som står i forhold til utdanning, er god og verdifull arbeidskraft. Det er åpenbart at vi sløser med mye god kompetanse og gode jobbsøkere som vi bør ta bedre vare på.

■ Jeg er sikker på at mange av de som møter hindringer i arbeidsmarkedet blir svært lojale og gode medarbeidere. I tillegg bringer de med seg synspunkter og holdninger som vi er tjent med. Vi vil og skal være en etat som tjener hele samfunnet. Dermed er vi tjent med at vi har en sammensetning av våre medarbeidere som i størst mulig grad avspeiler samfunnet rundt oss.

Innsats på dette området krever kunnskap, ulike rutiner, tilrettelegging og en sterk vilje til å oppnå resultater. Vi har ansatt en dyktig integreringsrådgiver for å bidra til tilretteleggingen. Hun rapporterer at hun møter positiv innstilling og ønske om å bidra.

Innsatsen må rettes inn for å rekruttere, men også å tilrettelegge både for de medarbeiderne vi har som krever særskilt tilrettelegging og for de nye vi rekrutterer. Det handler om mye og hardt arbeid. Men jeg er overbevist om at vi i det lange løp vil hente gevinster. La mangfoldprisen bli en inspirasjon til sterk innsats for virkelig å bli en mangfoldig etat!

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

GRAFISK



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



Vaktsjef
Gry Watn

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



Journalist
Henriette E. Busterud

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



Journalist
Kjell Wold

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



Journalist
Håkon Aurtien

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



Grafisk designer
Kyrre Wedvik

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



Grafisk designer
Jorunn Ebbestad Brun

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

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

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

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

Vegen og vi utkommer 14 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 12. mai kl. 13.00. Neste utgave kommer 4. juni 2009



Nulltoleranse: Engelsviken vil snu en befestet promillekultur. – Vi skal ha nulltoleranse mot promillekjøring, sier (f. v.) Mads Ole Pettersen, Jan-Egil Andersen og Hege Olavesen. (Foto: Håkon Aurlien)

Tar oppgjør med promillekultur

– Det skal ikke lenger være lov å kjøre med promille her hos oss, sier Jan-Egil Andersen (23) og Mads Ole Pettersen (19).

Håkon Aurlien

Ungdom i tettstedet Engelsviken i Østfold tar nå et oppgjør med den lokale promillekulturen.

– Det skal vi få til ved at ungdom snakker med ungdom. Vi tar som selvfølge at de eldre "slenger seg med", legger de til.

Det er nødvendig, for i Engelsviken kjenner alle betydningen av begrepet "Engelsviken-lappen"; at man der har hatt "lov" til å kjøre alkoholpåvirket. Båtpuss har til i år dreiet seg om pusse båt, ta seg et par øl underveis, og så kjøre hjem. I generasjoner har det vært alles oppgave å varsle om faren for å bli tatt dersom lensmannen dukket opp.

– Det er eneste fare folk har vært opptatt av. Ulykkesfaren har ingen snakket om, sier Jan-Egil Andersen.

– Vi har hatt en spesiell kultur her ute. Jeg vokste opp med den og det gjorde faren min også. Men nå er det er lov for ungdom å snakke

til eldre om en dårlig atferd, sier Jan-Egils mor, Hege Olavesen.

Bestekamerat

En alvorlig ulykke ligger bak forandringen. Ole Joar Ek var bare 18 år da han omkom i en bilulykke 12.mai i fjor. Bestekameraten hadde en promille på 1,4 da han mistet kontrollen over bilen i høy hastighet slik, at den dundret inn i en husvegg.

Føreren innrømmet med en gang skyld, har stått åpent frem med det som skjedde, og har fått en fengselsstraff på to år. Ungdomsgjengen de begge var en del av, synes reaksjonen er streng all den stund han la kortene på bordet.

– Han var jo en av de beste av oss; hadde bare kjørt rusa 4-5 ganger mens mange av oss andre ikke kan huske hvor mange ganger vi har promillekjørt, sier Jan-Egil Andersen.

Kjørekultur

– Vi er et tett miljø der alle kjenner alle, og der alle var med i samme gjeng, forklarer Mads Ole Pettersen.

– Her ute var det helt vanlig å ha vorspiel på 2-3 steder før fest, og det samme etterpå. Det var helt ok å kjøre etter to-tre øl, forteller han.

Nå er det helt slutt. Forrige uke var rundt 500 av tettstedets unge og noen eldre samlet til en minnekon-

sert. Alle gikk med T-skjorter med mottoene "Nei til å kjøre rusa", "Vi ungdom tar ansvar" og "Vi har mistet én, vi vil ikke miste fler".

Konserten var resultat av et tett samspill mellom Ole Joars minnefond, hans foreldre, den dømte sjåføren, kameratgjengen rundt og profesjonelle krefter. Nå er forbedelsene så vidt i gang for en oppfølger om et års tid. I mellomtiden vil kameratene sørge for å holde budskapet varmt.

– Vi er mange, vi har våre fester som før og vi har moro med biler som før. Men nå har vi nulltoleranse mot promillekjøring, forteller Jan-Egil Andersen og Mads Ole Pettersen.

Evaluerer elektroniske kantlinjer

Statens vegvesen har i vinter testet elektroniske midt- og kantlinjer langs fire kilometer på E6, sør for Trondheim.

Henriette Erken Busterud

Nå skal de evaluere og finne ut hvordan fører bør varsles når han er i ferd med å krysse linja. Ved hjelp av elektroniske radiosendere hver femte meter i kantlinjen kan det sendes signaler til kjøretøy med

en spesiell antenne, slik at føreren varsles når linjen er i ferd med å krysses. Bjørn Lund i Statens vegvesen er blant dem som skal være med å evaluere forsøket og hvordan fører bør varsles.

– Vi skal også sjekke om teknikken som ble brukt er robust nok, hvordan den fungerer og beregne kost/nytte-verdier. Det er Statens vegvesen som leder prosjektet, men SINTEF har ansvar for å evaluere i samarbeid med oss. Vi skal blant annet ha 30 forsøkspersoner i kjøretøysimulator for å teste systemet.

Videre skal vi prøve ut ulike måter å varsle på, både romling, lyd, lys, bilde på skjerm og vibrasjoner i ratt eller sete, forteller Lund.

Som et supplement skal et "ekspertpanel" vurdere hva slags tilbakemeldinger som virker best og gir minst stress ute på vegen og gjøre seg kjent med hvordan systemet virker og utforming. De skal også se hva systemet gjør med kjøreatferden: Om det blir færre linjer som kjøres over, om systemet fører til høyere fart eller endrer avstand til bilen foran.



Testes: 30 forsøkspersoner skal teste elektronisk kantlinje i Sintef/NTNU sin kjøresimulator. (Arkivfoto: Rune Petter Ness, Sintef)

TRAFIKKSIKKERHET



Tungtransport med feil

■ ■ En tungtransport fordelt på fem vogntog endte med storeslem på rv. 25 i Trysil sist helg. Overlast ga et gebyr på 30.000 kroner, men verre var en politianmeldelse for en rekke regelbrudd, deriblant manglende dispensasjon for transporten. Ved sjekk av ferdsskriverne, ble det avdekket flere forhold som gir nærmere granskning. (Foto: Harald Hagen)

Fem på ts-jobb

■ ■ Fem tilbydere vil sikre myke trafikanter i Tønsberg. Innen desember skal det bygges opphøyde kryss og gangfelt samt siktutbedres en rekke steder. Tilbyderne er: Kolo Veidekke AS: 10,8 mill. kr, Mesta entreprenør AS: 8,6 mill. kr, Arne Olav Lund AS: 7,8 mill. kr, Carl C Fon AS: 7,3 mill. kr og Marthinsen og Duvholt AS: 70 mill. kroner.

Merking av bildekk

■ ■ EU jobber med en forordning om merking av bildekk. Forslaget fra EU-kommisjonen inkluderer egenskapene rullemotstand, våtgrep og støy. Rullemotstand har direkte effekt på CO₂-utslippet, og forordningen skal bidra til arbeidet med reduksjon av klimagasser. Dette blir en tilsvarende ordning som energimerkingen av hvitevarer i dag.

Hovedutvalgsleder

■ ■ Nils Peter Underbakke (Sp) er leder i Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) i Buskerud som nevnt i Vegen og vi, men han er også leder i hovedutvalget for Samferdsel. Og ikke fylkesvaraordfører, som vi kom i skade for på skrive i vår omtale av Trafikksikkerhetsprisen i Buskerud for 2008. Vi beklager feilen.

Vil ha innspill til regelverk

Når Statens vegvesen nå skal revidere regelverket for hvor lange, tunge og brede kjøretøy kan være, vil de gjerne ha innspill fra bransjen.

Henriette Erken Busterud

Regelverket beskriver tillatt totalvekt, lengde, bredde og dispensasjoner fra bestemmelsene.

– Vi skal nå forenkle dette regelverket som er veldig komplisert. Vi vil gjøre det enklere å bruke både for våre egne ansatte som jobber med dette og transportører, sier Thomas Tangvik Magnussen i Statens vegvesen, som leder arbeidet.

Statens vegvesen sendte nylig ut et brev til bransjen, organisasjoner og transportbedrifter som kan ha interesse av å komme med innspill.

– De kan komme med innspill på alt de ønsker av forslag til reglendinger. Fristen er 2. juni for å få så mange innspill som mulig på plass før arbeidet starter. Det viktigste blir å vurdere innhold og struktur og bygge det opp på en enklere måte. Vi må prøve å gjøre det mer forståelig og skrive enklere, sjøl om det er et komplisert regelverk, sier Magnussen.

Planen er å sende regelverket på høring i løpet av året og at det skal tas i bruk neste sommer.



Nytt regelverk: For å kunne frakte Romsdalshorn Jernbanestasjon måtte en ha dispensasjon fra regelverket for hvor lange, tunge og brede kjøretøy kan være. (Arkivfoto: Kolbjørn Eggen)

Museal tryggleik

– Vi må hugse på at også trafikkerte vegar som blir freda skal vere trygge å ferdast på, seier TS-rådgivar Nils Sperrevik i Statens vegvesen.

Geir Brekke

Han driv med trafikksikringsarbeid i Region vest, og har for tida også ein delt stilling på prosjekteringsarbeid.

Einaste alternativet

– Det er ikkje gjort risikovurdering av dei trafikkerte vegstrekningane som no er i ferd med å bli freda. Eigar av dette vegnettet burde hatt ei slik risikovurdering i botnen for den forvaltninga av vegane som ein står framfor i åra som kjem, meiner Sperrevik.

Dei trafikkerte vegane som blir freda er mellom dei med dårlegast standard. Vegane får ein status gjennom fredingsvedtaket, og vil sikkert kunne trekke ein del turisttrafikk på dette grunnlaget, samstundes som vegen er einaste alternativet for lokaltrafikk i dei aktuelle områda.

Særløysing

– Til dømes manglar dei museale vegane i større grad rekkverk enn andre strekningar. Gjeldande rekkverksnormalar er ikkje tilpassa behova for dei museale vegane. Utforminga av moderne rekkverk vil kome i konflikt med krava som gjeld for museale vegar. Kan hende er det råd å utvikle ein særleg rekkverksløysing for dei freda vegane, spør Sperrevik, som ser dilemmaet som ligg i kryssing mellom verneframlegga og krava til trafikktryggleik også på dette vegnettet.

Berre i Hordaland er det to riksveg-strekningar som skal fredast. Det er rv 550 Utne-Jondal i Hardanger og rv 569 Dalseid-Eidsland i Vaksdal.

Turistveggar

Sperrevik peiker på at synspunkta på trafikksikring for museale vegar og kan gjerast gjeldande for delar av turistvegstrekningane som er under planlegging. Her blir det marknadsføring av eit vegnett som dels har lågare TS-standard enn andre vegar.

Distriktssjef Arnfinn Ansok har ingen merknader til framlegget frå Sperrevik.

– Vi har jo mange vegstrekningar i denne kategorien landet rundt. Det kunne gjerne vere råd å velje mellom 2-3 ulike variantar av rekkverk langs vegane. Då kunne Statens vegvesen og ha eit alternativ som er meir i harmoni med dei freda vegane, seier han.



Fredeleg: Rv. 569 i Hordaland blir freda med dagens standard. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Kan bli konflikt

– Nokre plassar kan det bli litt konflikt mellom turistveg-omsyn og vegnorkrav til full trafikksikring, trur Helge Stikbakke.

Han er delprosjektleder for Nasjonale turistveggar i Statens vegvesen. Stikbakke presiserer at

alle tiltak og løysingar langs turistvegane er godkjende av Statens vegvesen.

– Prosjektledertivet frå vegdirektøren, som er grunnlaget for arbeidet med dei Nasjonale turistvegane, har eit eige vedlegg om

vegstandard på turistvegane. Her ligg heimelen til å bruke vegnorkrav og retningslinjer meir fleksibelt på dei Nasjonale turistvegane. Så langt som råd prøve vi å imøtekomme krava til trafikksikring, seier Stikbakke.



Mangfoldspris: Administrasjonsdirektør Jane Bordal mottok i forrige uke Universums mangfoldspris på vegne av etaten. Arbeids- og inkluderingsminister Dag Terje Andersen overrakte prisen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Mangfoldspris

5000 studenter mener Statens vegvesen er den beste bedriften på likestilling og bedriftskultur i forhold til minoriteter.

Henriette Erken Busterud

I forrige uke overleverte arbeids- og inkluderingsminister Dag Terje Andersen prisen til Statens vegvesen på Universum Award, et høytidelig

arrangement i Gamle Logen i Oslo. Universum (som blant annet arrangerer møteplasser mellom arbeidsgivere og studenter) har hvert år en spørreundersøkelse blant studenter som kårer beste arbeidsgiver innen forskjellige kategorier.

Inspirerende

Administrasjonsdirektør Jane Bordal mottok prisen på vegne av etaten. Dag Terje Andersen roste Statens vegvesens innsats og påpekte at mangfold både gir bedre omdømme, konkurransefordeler, samt øker motivasjonen og kreativiteten.

- Det er inspirerende å motta en slik pris. Mangfoldsprisen gir muligheter og den forplikter. Vi i Vegvesenet synes dette er en flott anerkjennelse for et viktig arbeid som vi har fokusert på i mange år. Dette har gitt resultater, og vi nærmer oss 30 prosent kvinner i ledende stillinger i Vegvesenet på landsbasis. Målsettingen vår er helt klart 40 prosent. Nå har vi økt fokuset på mangfold, og vi ønsker også å øke andelen ansatte med nedsatt funksjonsevne og ansatte med innvandrerbakgrunn. Slikt arbeid går ikke av seg selv, og en integreringsrådgiver er

tilsatt fra 1. januar i år for å styrke dette arbeidet, sier Bordal.

Oppfordres til å søke

Vegdirektøren sendte tidligere i vinter et åpent brev til ulike organisasjoner og læresteder med invitasjon til å søke jobber i Statens vegvesen for personer med innvandrerbakgrunn og mennesker med nedsatt funksjonsevne. Brevet har fått mye positiv respons. I alle Statens vegvesens stillingsannonser oppfordres ellers kvinner og folk med minoritetsbakgrunn til å søke.

- Vi er overbevist om at det fin-

nes et stort og dårlig utnyttet potensial blant dem som tradisjonelt møter problemer på arbeidsmarkedet. Det er verdifull arbeidskraft, mange har god utdanning og har mye å bidra med. Vi ønsker å ta samfunnsansvar, understreker Bordal, og legger til at Statens vegvesen skal ansette 1200 nye medarbeidere de nærmeste årene.

Statens vegvesen har en omfattende innsats overfor studenter. De har blant annet 16 samarbeidsavtaler med høyskoler og universiteter og tilbyr sommerjobb til rundt 180 studenter.

Deler ut 56 kollektivmillioner

Samferdselsdepartementet har delt ut 56 millioner kroner til kommunale og fylkeskommunale tiltak som skal gjøre det enklere for alle å reise kollektivt.

Henriette Erken Busterud

Tiltakene skal gjøre det enklere å reise kollektivt - enten du sitter i rullestol eller ruller med deg triljekoffert eller barnevogn. Bare kommuner og fylkeskommuner kan søke om tilskudd, og det er krav om egenandel på 25 prosent. Det har

vært mulig å søke om tilskudd til tiltak innen infrastruktur, informasjon, opplæring og planlegging.

110 søkere

- Det kom inn søknader om tilskudd til 110 ulike tiltak, fra 39 kommuner og ni fylkeskommuner. Den totale søknadssummen var på rundt 120 millioner kroner. Vi har prioritert 50 av disse søknadene i forhold til kriteriene for utdelingen. For at midlene skal ha størst mulig effekt er tiltak i områder med mye trafikk prioritert, opplyser Trine Hagen i Statens vegvesen, som administrerer tilskuddsordningen

på vegne av departementet.

Mest til holdeplasser

Det meste av pengene går til å ruste opp holdeplasser. Eksempler på andre tiltak er sanntidsinformasjon, signalprioritering og kartlegging av status for universell utforming på ulike steder. De som har fått mest midler er Oslo kommune, Hordaland fylkeskommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune. De har alle fått midler til utbedring av avstand mellom T-bane og plattform, oppgradering av holdeplasser og sanntidsinformasjon/oppgradering på holdeplasser og i lyskryss.



Tilskudd til utforming: 56 millioner kroner er gitt i tilskudd til kommuner og fylkeskommuner som har planlagt tiltak som gjør det enklere å reise kollektivt. (Arkivfoto: Knut Opeide)

MILJØ



Ny bred bru

■ ■ Nye Øvre Sund bru i Drammen blir sjeldent bred. Byggeleder Grete Tvedt (bildet) og hennes mann-skaper skal bygge en 148 meter lang og hele 23 meter bred bru over Drammenselva. Den skal stå ferdig høsten 2011. Brua får fire felt med midtdeler og en 5,5 meter bred gang- og sykkelvegbane på utsiden. (Foto: Kjell Wold)

To vil ha brujobb

■ ■ To entreprenørfirmaer konkurrerer om jobben med å skifte ut rekkverket på Strømmen bru på riksveg 420 i Arendal i Aust-Agder. Vegen går langs kysten mellom Arendal og Fevik og de to kampanene har gitt inn følgende tilbud: Skanska Norge AS: 5,034 millioner kroner og CC4 Montasje AS: 6,364 millioner kroner.

Store prisforskjeller

■ ■ Det er overraskende store prisforskjeller blant tilbyderne på bruvedlikehold i Agderfylkene i perioden 2009-2010. Jobbene gjelder på 40 riks- og fylkesvegbruer. Tilbyderne er: Ypsilon Contractors AS: 14,3 millioner kroner, Vedlikehold Service AS: 11,7 millioner kroner, Overflate Teknikk AS: 10,9 millioner kroner, Mesta Drifts AS: 9,8 millioner kroner og CC4 Montasje AS: 8,5 millioner kroner.



Lenger midtrekkverk

■ ■ Midtrekkverket på rv. 7 i Kjer-ringvika (bildet) i Nes kommune i Hallingdal som ble bygd for et par år siden skal nå forlenges i nordenden med ytterligere 260 meter. Dermed blir en av de farligste ulykkespunktene på hele rv. 7 i Hallingdal enda tryggere enn før 2007. Jobben er ute på tilbud nå og skal etter planen gjøres i perioden juli-oktober 2009. (Foto: Kjell Wold)

Alkolås

■ ■ Rundt halvparten eller ca. 220 av Statens vegvesen gule biler er nå utstyrt med alkolås. - Statens vegvesen ønsker å gå foran i utvikling og bruk av utstyr som kan bidra til bedre trafiksikkerhet på vegene i Norge. Derfor er alkolås standardutstyr når etaten kjøper inn nye biler, forteller Anne Beate Budalen i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

80 mill. kr. i forskjell

■ ■ På tilbudsåpningen på ny rv. 7 Ramsrud- Kjeldsbergsvingene på Ringerike var det seks tilbydere. AF NCC Håkanes: 224,1 mill. kroner, HAB Construction AS: 228,8 mill. kroner, Veidekke Entreprenør AS: 281,4 mill. kroner, AF gruppen Norge AS: 240,9 mill. kroner, Hære Entreprenør AS: 198, 4 mill. kroner, Arbeidsfellesskapet Huser og Rolstad: 252,4 mill. kroner.

Miljøvennlige Trondheim

Trondheim kommune har vedtatt en omfattende miljøpakke som kan gi trønderhovedstaden rollen som lokomotiv i arbeidet for mer miljøvennlig bytransport.

Giselle Jensen

- Endelig skjer det noe i Trondheim igjen, sier strategisjef Kjetil Strand i Statens vegvesen Region midt. Den ambisiøse miljøpakken i Trondheim ønskes finansiert av bompenger og miljøavgift på bensin og diesel, i tillegg til statlige midler.

Utbyggingen skyter fart

Etter politisk press ble bomringen i Trondheim fjernet for vel tre år siden. Nå er det politisk flertall for raskere utbygging gjennom innkreving av bompenger fra bilistene.

- En rekke trafiksikkerhetstiltak skal finansieres som en del av pakken. For eksempel vil utbygging av E6 gi fire felt og midtdeler. Det blir også tiltak som sikrer fotgjengere inne i byområdet, ramser Strand opp. Miljøpakken skal etter planen fremmes for Stortinget i vårsesjonen, men ingen i Samferdselsdepartementet kan i skrivende stund love at de rekker det.

Mindre bil

Etter planen skal de ulike tiltakene redusere andel reiser med personbil i Trondheimsområdet fra 58 til 50 prosent, og CO2 utslippene med minst 20 prosent innen 2018. Samtidig tar de ansvarlige mål av seg til å redusere trafikkulykkene med minst 20 prosent. Pengene skal blant annet brukes på bedre og mer fleksibelt kollektivtilbud, på sykkel- og gangveger og til trafiksikkerhetstiltak. Videre utbygging av hovedvegnettet prioriteres

Blomstrende sentrum: Miljøpakke Trondheim har mye å by på som kan glede de myke trafikantene. (Foto: Knut Opeide)

for å avlaste de sentrale byområdene. I tillegg legges det opp til utbygging av lokale veger for å skjerme boligområder for gjennomgangstrafikk.

Krever lovendring

Som den første byen i landet er det lagt opp til at bilistene skal betale både bompenger og miljøavgift på

drivstoff. Miljøpakken skal fremmes i to trinn. Årsaken er at drivstoffavgiften krever en lovendring som først kan være på plass om ett til to år. Første del av miljøpakken innføres etter planen våren 2010 med bompengeneinnkreving i tre snitt med totalt sju bomstasjoner.

Trondheim kommune vedtok den framtidssrettede planen i april

2008. Pakken inneholder utbygging av E6 på strekningene Jaktøya - Tonstad og Sluppen- Stavne for å øke framkommeligheten og gi omkjøringsmulighet utenfor sentrum. De viktigste tiltak på det fylkeskommunale og kommunale vegnettet er tunnel til Byåsen, Brundalsforbindelsen og Forsøkslia (nedre og øvre).

Destia overtar til halv pris

Det finske statlig eide entreprenørselskapet Destia Norge AS overtar funksjonskontraktene for Sør-Varanger og Lyngen fra det norske statlig eide selskapet Mesta til halv pris.

Håkon Aurtien

- Vi var usikre på om selskapet ville være i stand til å oppfylle kontraktene til slike summer, men vi har fått presentert et driftopplegg, har fått avklaringer i tillegg til det grunnlaget som ble vurdert i forbindelse med prekvalifiseringen, og har fått de nødvendige forsikringer om at de har et gjennomførbart

tilbud, sier regionvegvesjef Torbjørn Naimak i Statens vegvesen Region nord.

For Sør-Varanger lyder tilbudet på 46,4 millioner kroner. Mesta Drift har kontrakten i dag og tilbød en fornyelse til 101 millioner kroner mens Kolo Veidekke AS tilbød å gjøre jobben for 142,4 millioner kroner. For Lyngen har Destia et tilbud beregnet til 69,2 millioner kroner.

Mesta Drift mister nå området etter å ha gitt et tilbud på 123,6 millioner kroner. Selskapet AF TNT hadde et tilbud verd 132 millioner kroner.

Lavere

- Prisene er lave, men Destia eies av et finsk statlig eid selskap med

mange års erfaring innen drift av veger etter funksjonssystemet. De har erfaringer med andre driftsmetoder og det vil bli interessant å se hvordan dette vil slå ut hos oss, sier Torbjørn Naimak.

Funksjonskontraktssystemet 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, over en periode på normalt fem år. Tilbudene er basert på et felles anslag over antallet enhetsjobber, og avdekker reelt store forskjeller i selskapenes reelle kostnader.

(Illustrasjonsfoto: Kjell Wold)





Støy kan reduseres

Dempes: Med rett asfaltblanding og leggemetode kan støyen fra vegnettet reduseres har prosjektleder Jostein Aksnes (t.v.) og Leif Bakløkk funnet ut. (Foto: Inge Lise Sagmo)

– Våre målinger viser at en kan oppnå en varig støyreduksjon på en til tre desibel ved valg av riktig dekke.

Henriette Erken Busterud

– Det høres kanskje ikke så mye ut, men hver desibel har mye å si. Hvis støyen reduseres med tre desibel merkes det godt. Dette oppleves som en dobling av

avstanden til støykilden. For å gi et eksempel: Står du 100 meter unna en veg, vil en reduksjon på tre desibel gjøre at det høres ut som du står 200 meter unna vegen, forklarer prosjektleder Jostein Aksnes.

Testet 38 dekker

Statens vegvesen har gjennom etatsprogrammet Miljøvennlige vegdekker i tre år målt støy på 38 ulike typer dekker som gir lite støy. Bakgrunnen er at vegtrafikken utgjør 80 prosent av støyplagene i landet, noe også

type dekke bidrar til.

– Hadde vi klart å redusere støyen med 1,5 desibel ved valg av vegdekke og dekkprodusentene like mye desibel på ”nye” dekk, så vil det hjelpe mye.

Tynt best

I den gjennomførte nyttekostnadsanalysen er det såkalte tynndekker som kommer best ut. Dette er relativt billige dekker med god slitestyrke og friksjon som samtidig gir enn viss støyreduksjon.

Støysvake dekker er først og

fremst aktuelle å legge på veger i og ved byer og tettsteder. I dag er det årsdøgntrafikken som avgjør hva slags dekke som blir lagt. Prosjektet anbefaler nå at man i tillegg tar hensyn til behov for støy- og støvreduksjon ved valg av dekketype. Hvor mange som bor langs vegen vil da være et viktig kriterium.

Slitestykken avgjør

Hvor mye støy det er fra asfalten avhenger både av steinstørrelse og hulrom, mens slitestykken først og fremst bestemmes av

steinkvalitet og mengde grovkornet stein i asfaltmassen.

– Vi har målt slitasjen og støynivå gjennom tre år. Lavest støy er målt på nylagte porøse dekker, faktisk hele ni desibel lavere enn referanseverdien! Problemet med denne typen dekker er kort varighet av den støyreducerende evnen på grunn av at poresystemet tettes igjen av støv og skitt. Vi prøvde å rense asfalten, men uten godt nok resultat. Porøse dekker er dessuten dyrere enn ordinær asfalt, opplyser Jostein Aksnes.

Skjerm av pil og ull

Nye støyskjermer av flettet piletre rundt en kjerne av steinull gir en vakker fasade og optimal støy-demping.

Kjell Wold

765 meter av den nye E18 Langåker-Bommestad i Vestfold er akkurat kledd med den nye, danske prototypen miljøvennlige støyskjermer. En strekning på nye E18 Grimstad-Kristiansand var først ute i fjor. Nå kommer den nye typen støyskjermer for fullt mange steder i Norge.

– Skjermene lages enten i levende tre eller flettet tørr pil, forteller Jens Gøtterup i firmaet Stein og Gress som er eneiimportør av piletreskjermer fra PileByg i Danmark.

På to store plantasjer i Danmark og Polen masseproduseres piletre for det europeiske markedet. Det

fins to slags flettede piletreskjermer i dødt tre, avbarket eller med bark. De er så godt som vedlikeholdsfrie og har om lag 25 års levetid. De er særdeles godt støyabsorberende og meget vanskelig å tagge ned.

Designpris

Tørr piletre er meget robust og tåler like godt barskt norsk kystklima som høyfjellsklima. Tørr pil råtner ikke fordi all sevjen og fuktigheten er trukket ut av treverket som er like fast og hardt som teak.

Jens Gøtterup håper piletre etter hvert også kan brukes som snø- og vindskjermer i det norske høyfjellet. Han mener det er mye mer dekorativt og billigere å vedlikeholde enn de fleste typer skjerm som er på det norske markedet i dag.

Alt materialet i piletreskjermer kan også gjenbrukes. Den grønne piletreskjermer fikk Dansk Designpris i år 2000. Støyskjermer langs E18 i Sandefjord er flettet piletre



Skjerm av piletre: Jens Gøtterup i Stein og Gress importerer støyskjermer fra Danmark i flettet piletre og steinull. (Foto: Kjell Wold)

med bark festet til trestolper og fundamentert til betong under bakkenivå. Skjermen skal kles med slyngplanter som villvind og eføy.

Den er kledd med flettet piletre på hver side av en kjerne med steinull. Piletreskjermer har mange andre anvendelsesområder enn som rene

støyskjermer. De kan brukes til en rekke typer levegger i hager og parker, på strender og som små byggverk.

VEGDEKKER

20 prosent økning

■ ■ De første estimatene som er gjort viser at kostnadene til drift og vedlikehold av grusvegene i Norge ventelig vil øke med om lag 20 % som følge av de forventede klimaendringene. Kostnader til økt oppgrusning er den største kostnadsbæren.

Vedlikehold av drenering

■ ■ Som følge av begrensede midler til vedlikehold er det også begrenset hva som blir utført av utbedring av drenering som grøfterenskk og stikkrenner. Noen funksjonskontrakter prioriterer å fjerne forfallet på åpen drenering, men det er lite tilleggsmidler for å ta forfallet. Et annet tiltak er kantfres for å fjerne snø i grøftene og iskanten langs vegen før tiningen starter om våren.

Tre prioriterte tiltak

■ ■ De tre viktigste tiltakene for vedlikehold av grusvegene er høvling, grusing og støvbinding. Høvling øker vegens jevnhet og bedrer trafikksikkerheten, grusing bedrer framkommeligheten mens støvbinding både har en trafikksikkerhets- og miljøfunksjon. Stoffene som brukes til å binde støv skal ikke være skadelig for naturen.

Mest i midt og nord

■ ■ Den største andelen av grusveger på fylkesvegnettet i Norge finner en i region midt og nord samt noe på Sørlandet og indre Østlandet. Det er meget få grusveger på Vestlandet og i Finnmark. Fire fylker er så godt som helt grusvegfriske på fylkesvegnettet: Finnmark, Sogn og Fjordane, Hordaland og Vestfold.

To typer klima

Det er to ulike klimatyper som påvirker grusvegnettet i Norge. Klimaet varierer svært mye i de ulike landsdelene av Norge. Landet har et atlantisk klima langs kysten også helt i nord på grunn av Golfstrømmen. I innlandet er vårt klima kontinentalt, maks. temperatur dagtid om sommeren kan passere +30° mens den om vinteren kan gå helt ned i -40°.

71 500 km grusveger

I Norge i dag regner vi at det fins ca. 71500 km med grusveger. Av dette er fylkesvegnettet drøye 5650 km eller vel 20 % av det totale fylkesvegnettet. Det er om lag 17500 km med kommunale grusveger og vel 48500 km med skogsbilveger.

ÅDT 700-2000

Trafikken på fylkeskommunale grusveger ligger som regel på fra 700 til 2000 biler, men andelen tungtrafikk (særlig tømmertransport) er relativt stor på disse vegene. Høyest trafikk er det i Østfold, Aust-Agder og Møre og Romsdal. Lavest i Akershus, Buskerud og Rogaland.

Funksjonskrav

Funksjonskontrakter for drift- og vedlikehold av det fylkeskommunale grusvegnettet har spesifiserte oppgaver som lapping av grusdekke, oppgrusning, høvling av grusdekke, støvbinding, vanning av grusdekke, fjerning av stein i og på vegbanen, avretting av telehiv samt oppretting av midlertidig avretting av telehiv og reparasjon av dekkeskader i og etter teleløsning.

Et liv med grusvegnaboskap



Grusveg: Hans Ek og Willy Ek, som flankerer fylkespolitiker Per Inge Bjerknes, har ventet på ny veg i 50 år. I mellomtiden har fylkesvegen forbi husene forblitt grusveg og krever mye oppfølging fra Vegvesenets Gisle Ørbæk-Andersen. (Foto: Håkon Aurlien)

I 58 år har naboene til fylkesveg 405 i Onsøy ventet på å bli kvitt grusvegen og dens humper og støv. –Vegen kom i steinalderen og siden er det ikke skjedd så mye, sier nabo Willy Ek.

Håkon Aurlien

Landet rundt har mange naboer måttet vente tålmodig i årevis før løftet om ny veg er innfridd, men for Willy Ek har ventetiden vært særdeles lang.

– I 1950 bygde jeg hus, og året

etter ble det satt opp pinner over jordet der den nye vegen skulle komme. Den kom ikke, og i stedet har vi måttet leve med den gamle vegen. På den er det aldri kommet fast dekke. Nå er vegen skrapet så mange ganger at den ligger lavere enn grøftene, sier han.

To trinn

Fredag møttes naboer, lokalpolitikere og vegholdere for å diskutere hva som kan gjøres. Per Inge Bjerknes, leder av den fylkeskommunale samferdsel-, næring- og miljøkomiteen som har forvaltet det det fylkeskommunale eieransvaret, kom for å sette seg inn i situasjonen.

– Her er det om å gjøre å se hva vi kan få til på kort sikt, og deretter på lang sikt, sa Bjerknes etter en historiegjennomgang om en gammel veg som skulle utvides og del-

vis legges om, om grunn som ble skaffet i 12 meters bredde gjennom et jordskifte i 1982, men om anleggsarbeid som aldri ble satt i gang.

Straksutbedring

Vegomlegging og legging av fast dekke er opp til fylkeskommunale prioriteringer. Gisle Ørbæk-Andersen, Statens vegvesens byggeleder for daglig vegvedlikehold, forsikret at vegen får mye oppmerksomhet og lovet at det i sommer blir en enkel utbedring ved at en gravemaskin åpner grøfter og får vann ut av vegoverflaten.

Denne jobben ble sist gjort for tre år siden men skraping sommerstid og brøyting vinterstid har jevnet ut alt.

Vegen er 6,5 meter bred og som vanlig er på gamle fylkesveger dyrkes det korn helt inn til asfalten.

På deler av strekningen er det plass til grøfter. På andre er Vegvesenet avhengig av enighet med naboene om alle tiltak.

Venting

Naboene forstår at det ikke er mulig å legge fast dekke på dagens veg, at asfalten da vil ødelegges på få år. Men de er lei ødelagte støtdempere og eksosanlegg, og dugnadsinnsats for å binde støvet når noen skal ha lag utendørs.

– Denne saken har vi tatt opp ved hver eneste fylkesvegplan, men den er alltid kommet etter andre behov som politikere fra andre partier har ønsket, sier Hans Ek. Han har selv bodd det meste av livet på stedet, og har som kommunepolitiker sørget for å få vegen nevnt hver gang kommunen skulle uttale seg om fylkeskommunens prioritering.

Grusvegforfallet på 1,2 milliarder kr



Forfallet på fylkeskommunale grusveger ble i 2004 beregnet til minst 1,2 milliarder kroner.

Kjell Wold

Forfallet er størst i regionene midt, nord og øst. Forfallet dreier seg først og fremst om oppgrusing,

høvling og støvdemping, men også drenering. Beregninger viser at levetiden på denne typen veger antas å kunne øke med 50-60 prosent ved bedre dreneringen av vegene.

Forfall i tall
Vegforfallet på fylkeskommunale grusveger ble i 2004 vurdert slik:

Grusdekke:
55-100 millioner kroner

Vegfundament:
853 millioner kroner

Drenering:
204 millioner kroner

Totalt:
1160 millioner kroner

Dårlig drenering: Dårlig drenerte grusveger gjør at det fort kan se slik ut i vårløsningen. Bildet er fra fv. 63 mellom Øvre Eiker og Sigdal siste uka i april 2009. (Foto: Kjell Wold)

Andel grusveger på fylkesvegnettet i 2008 i de ulike fylkene:

Fylke prosent	Fylkesveg i alt (km)	Grusdekke (km)	%	Fast dekke (km)	%
Østfold	1004	241	24,0	763	76,0
Akershus	1111	115	10,4	996	89,6
Hedmark	2535	987	38,9	1547	61,1
Oppland	2057	413	20,1	1644	79,9
Buskerud	1169	27	2,3	1141	97,7
Vestfold	678	0	0,0	678	100,0
Telemark	1100	122	11,1	978	88,9
Aust-Agder	992	158	15,9	834	84,1
Vest-Agder	1288	446	36,1	823	63,9
Rogaland	1806	50	2,8	1756	97,2
Hordaland	1763	0	0,0	1763	100,0
Sogn og Fjordane	1430	0	0,0	1430	100,0
Møre og Romsdal	1771	355	20,0	1416	80,0
Sør-Trøndelag	1642	618	37,6	1024	62,4
Nord-Trøndelag	1767	988	55,9	779	44,1
Nordland	2577	728	28,2	1850	71,8
Troms	1724	388	22,5	1336	77,5
Finnmark	626	1	0,1	625	99,8
TOTALT	27040	5657	20,9	21383	79,1

Vedlikeholdsmessig forfall for vegfundament på grusveger:

Region	Grusveglengde	Forsterkningsbehov		Forfall		
		Prosent	km	Fundament mill. kr.	Dekke	Sum
Øst	1831	68	1239	341	34	375
Sør	779	23	182	50	13	63
Vest	56	52	29	8	1	10
Midt	2135	52	1102	303	35	338
Nord	1207	45	548	151	18	170
TOTALT	6010	52	3100	853	100	955

Estimat av forfall på grøfter, kummer og rør for grusveger (Pris og veglengde 2004):

Region	Forfall drenering mill. kr.	Andel grusveger	Forfall drenering grusveg mill.kr.
Øst	153,3	30,5	47,7
Sør	168,4	13,0	21,9
Vest	136,6	0,9	1,2
Midt	250,4	35,5	88,9
Nord	215,9	20,1	43,4
TOTALT	927,5	22	204

VEGDEKKER

Ny asfalt til 1,8 mrd. kr



Ny asfalt: To strekninger på rv 704 i Klæbu i Sør-Trøndelag får ny asfalt i år. (Foto: Knut Opeide)

Det skal gjøres dekkevedlikehold på norske veger for nær 1,8 milliarder kroner i år. 1400 millioner kroner på riksvegnettet og 370 millioner kroner på fylkesvegnettet.

Kjell Wold

Det går fram av en oversikt Statens vegvesen har laget etter at de fleste asfaltkontraktene for 2009-sesongen nå er fordelt. Hovedtrekkene i årets kon-

traktsrunde i mars er følgende: 113 tradisjonelle reseptkontrakter, ni funksjonskontrakter der entreprenørene selv velger løsning og gir sporgaranti, tre kontrakter for forebyggende vedlikehold. I en mindre og supplerende utlysningrunde nå i mai ble det lagt ut ytterligere 14 tradisjonelle reseptkontrakter.

Mesta opp, NCC og Kolo ned

– Vi har omtrent det samme antall tilbydere pr. kontrakt i år (2,7 tilbydere pr. kontrakt) som i fjor (2,6), forteller Even Sund i Statens vegvesen. Hovedendringene i forhold til tilsvarende tilbudsrunder i fjor er at Mesta Asfalt har tatt et betydelig større volum enn i 2008, mens Kolo Veidekke og NCC Roads har fått

volumet betydelig redusert. Mest overraskende er det at NCC Roads ikke fikk tildelt en eneste kontrakt i Region sør i første runde, mens de før har hatt en betydelig andel av kontraktene i denne regionen. I Region midt fikk en ny aktør (PEAB Industri Norge) tildelt en relativt stor kontrakt, samt at Mesta tok et betydelig volum i denne regionen, som de ikke hadde noen kontrakter i fjor.

Prisnedgang på 9 prosent

Foreløpige prisanalyser gjort av Teknologidivisjonen i Statens vegvesen tilsier at gjennomsnittlig prisnivå har falt med om lag ni prosent i forhold til samme tilbudsrunder i fjor.

– Det må tas i betraktning at

vi i 2008 opplevde en eksepsjonelt høy prisøkning på asfalt, sier Even Sund i Statens vegvesen. Han legger til at det vil skje en korrigering for eventuelt endring i oljeprisene gjennom leggesesongen. Entreprenørene kompenseres for økning i oljeprisen gjennom en kontraktsmessig regulering på grunnlag av den offisielle prisindeksen for bitumen/tungolje.

3600 km veg asfalteres

I år skal det legges asfalt på noe over 3600 km riks- og fylkesveger. Bare på riksvegnettet økes dekkevedlikeholdet med om lag 1000 km i forhold til i fjor.

– Dette er en betydelig økning, som etter våre beregninger fører til at vi kan snu den

negative trenden vi har sett i tilstandsutviklingen og redusere forfallet på riksvegnettet, sier Sund. Han har før utlysningen av årets kontrakter fått forsikringer fra asfaltbransjen om at de vil kunne håndtere den kraftige økningen i volumet i år.

– Nå gjenstår 2390 km riksveger og 1210 km fylkesveger.

Vi er også veldig opptatt av at sikkerheten ivaretas ved selve gjennomføringen av dekkevedlikeholdet, både for trafikantene og for de som jobber på vegen, sier Sund. Volumøkningen betyr selvsagt at det blir atskillig mer vegarbeid i år enn i fjor. Det betyr også større utfordringer for trafikkavviklingen i perioder, noe som krever oppmerksomme og tålmodige bilister.

Harde fakta om asfalt

Det finnes fire hovedtyper asfaltdekker som brukes på det aller meste av vegene i Norge:

- Asfaltbetong (Ab)
- Skjelettasfalt (Ska)
- Asfaltgrusbetong (Agb)
- Mykasfalt (Ma)

Av hver av disse dekketyper finnes det en rekke forskjellige varianter med forskjellig steinstørrelse, steintype og bindemiddeltype. I tillegg brukes det flere typer spesialdekker. Gjennom vedlikeholdskontrakter bruker Statens vegvesen i år ca 2,4 millioner tonn asfalt.

I tillegg kommer over 2,5 millioner kvadratmeter til overflatebehandling. Asfalten har vanligvis en temperatur på ca 130-150 grader når den legges ut.

Asfaltens historie

Asfalt er et naturprodukt - råolje har blitt dannet av plante- og dyrerester gjennom millioner av år. Når dette siver opp til jordoverflata og størkner, omdannes det til asfalt. Noen steder ble det dannet asfalsjøer, som i California, der det er funnet skjeletter av dyr og fugler fra en 25.000 år gammel asfalsjø.

Asfalt skal ha blitt brukt som bindemiddel allerede rundt år 6000 f. Kr. fødsel - både til tetting av båter og festing av steiner. Funn viser at det ble brukt som mørtel i bygningsmateriale rundt tre tusen år senere - blant annet av Inkaindianerne. Asfalt ble også brukt av de gamle egypterne ved balsamering.

På slutten av 1500-tallet ble asfalt "kommerst". En engelsk oppdagelsesreisende oppdaget en asfalsjø i

Trinidad, og brukte asfalt til å tette skipene sine. Asfalt fra denne sjøen brukes den dag i dag.

Den første utvinning av olje fant sted i Pennsylvania i 1859. Bitumen framstilt av råolje ble for første gang brukt til vegbygging i 1868.



I Oslo skal det i år legges asfalt på 75 kilometer kjørefelt og 7 kilometer gang og sykkelveg. (Arkivfoto: Kjell Bjørn Vinje)

– Bruker det beste

I Oslo bruker de bare det beste når de skal asfaltere. Med høy trafikk og stor slitasje må det gå så lang tid som mulig mellom hver gang de må asfaltere.

Henriette Erken Busterud

Det er stor forskjell på å legge asfalt på landet og i byen. Mens det på landet kanskje bare er 2-300 biler som passerer i løpet av et døgn, er det i Oslo 100.000 biler på enkelte veger.

– På grunn av stor trafikk er vår strategi å ha det beste av det beste, både når det gjelder selve dekke og utleggingsmetode. Vi kan ikke ha noen fattigmannsløsning. Dekket må ha lengst mulig levetid så det går lang tid mellom hver gang vi må asfaltere og stenge trafikken, forteller Tom

Stenberg som er byggeleder i Stor-Oslo distrikt.

Må frese

I Oslo bruker de 110 kg asfalt pr. kvadratmeter på de store vegene og 90 på de mindre vegene. Stor-Oslo distrikt har i år 85 millioner på asfaltbudsjettet sitt og skal legge ca. 75 km. kjørefelt og ca. 7 km gang og sykkelveg.

– I Oslo, hvor vi har mye kantstein, må vi frese ned dekket som ligger der rundt 4,5 cm

på de store vegene og 3,5 cm på de mindre og legger ny asfalt oppå. Hvis vi ikke gjør det, vil asfaltdekke til slutt gå over kantsteinen, og det blir for stor bue på kjørefeltet, forklarer Stenberg.

I løpet av et skift (fra kl 22 til kl 06) legges det mellom 1 og 1,5 km kjørefelt. På grunn av trafiksikkerhet og trafikkavvikling skjer all asfaltering på natta, noe som krever dispensasjon fra støyforskriftene, fra bydels- eller kommuneoverle-

gen. Bydelsoverleger og media blir informert om hvor det asfalteres og nettsiden oppdatert hver uke.

God konkurranse

– I Oslo-området har vi fem store entreprenører med hvert sitt asfaltverk, så her er det god konkurranse. Andre steder hvor det er langt til asfaltverk setter entreprenøren opp mobile verk, både på grunn av transportutgifter og varmetap ved for lang transport, sier Stenberg.

Asfaltoversikt:

Så mange km ny asfalt skal legges i Norge sesongen 2009:

Region	Totalt antall km	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg
Øst	1131	155	481	494
Sør	644	139	344	161
Vest	708	86	345	277
Midt	574	156	273	144
Nord	541	224	183	134
TOTALT	3571	760	1626	1210

Disse riksvegene får nytt dekke i 2009 på delstrekninger:

Østfold: E6, E18, rv.19, rv. 21, rv. 22, rv. 104, rv. 108, rv. 109, rv. 110, rv. 111, rv. 114, rv. 115, rv. 118, rv. 120, rv. 124, rv. 125, rv. 151.

Stor-Oslo: E6, E16, E18, rv. 4, rv. 120, rv. 150, rv. 152, rv. 156, rv. 157, rv. 160, rv. 162, rv. 163, rv.168, rv. 190.

Romerike: E6, rv. 2, rv. 4, rv. 22, rv. 35, rv. 120, rv. 159, rv. 169, rv. 170, rv. 177, rv. 178, rv.181.

Glåmdal: Rv. 2, rv. 20, rv. 21, rv. 24, rv. 175, rv. 209.

Hedmarken-Østerdalen: E6, rv. 3, rv. 24, rv. 25, rv. 26, rv. 27, rv. 28, rv. 30, rv. 216, rv. 218, rv. 219.

Gudbrandsdalen: E16, rv. 4, rv. 33, rv. 34, rv. 180, rv. 249, rv. 250.

Vestoppland: E6, rv. 15, rv. 216, rv. 255.

Vest-Agder: E18, E39, rv. 9, rv. 41, rv. 42, rv. 401, rv. 405, rv. 453, rv. 455, rv. 456, rv. 457, rv. 460, rv. 461, rv. 464, rv. 465, rv. 471.

Aust-Agder: E18, rv. 9, rv. 41, rv. 42, rv. 407, rv. 411, rv. 413, rv. 415, rv. 418, rv. 420.

Vestfold: E18, rv. 35, rv. 40, rv. 301, rv. 303, rv. 304, rv. 305, rv. 306, rv. 308, rv. 310, rv. 312, rv. 313, rv. 315, rv. 319.

Nedre Telemark: E18, rv. 32, rv. 36, rv. 38, rv. 354, rv. 356, rv. 363.

Øvre Telemark: E134, rv. 36, rv. 37, rv. 38, rv. 41, rv. 355, rv. 362.

Nedre Buskerud: E18, E134, rv. 23, rv. 35, rv. 40, rv. 165, rv. 281, rv. 282, rv. 283, rv. 284, rv. 285, rv. 289.

Øvre Buskerud: E16, rv. 7, rv. 35, rv. 51, rv. 5, rv. 287.

Sør-Rogaland: E39, rv. 13, rv. 42, rv. 44, rv. 501, rv. 502, rv. 503, rv. 504, rv. 509, rv. 510, rv. 516, rv. 519.

Haugaland og Sunnhordland: E39, E134, rv. 13, rv. 46, rv. 47, rv. 511, rv. 513, rv. 514, rv. 515, rv. 520, rv. 542, rv. 545.

Voss og Hardanger: E16, E134, rv. 7, rv. 13, rv. 48, rv. 49, rv. 549, rv. 550, rv. 551, rv. 552, rv. 572.

Bergen: E16, E39, rv. 57, rv. 546, rv. 555, rv. 557, rv. 561, rv. 562, rv. 563, rv. 565, rv. 582, rv. 585.

Sogn: E16, E39, rv.5, rv. 13, rv. 52, rv. 53, rv. 55, rv. 604.

Fjordane: E39, rv. 5, rv. 13, rv. 15, rv. 57, rv. 60, rv. 609, rv. 610, rv. 611, rv. 613, rv. 614, rv. 616, rv. 618.

Sunnmøre: E39, E136, rv. 60, rv. 61, rv. 650, rv. 656, rv. 658, rv. 659, rv. 661

Nordmøre og Romsdal: E39,

E136, rv. 62, rv. 64,rv. 65, rv. 70, rv. 662, rv. 664, rv. 666, rv. 670, rv. 680.

Sør-Trøndelag: E6, E39, rv. 3, rv. 30, rv. 65, rv. 70, rv. 669, rv. 680, rv. 700, rv. 701, rv. 704, rv. 707, rv. 708, rv. 710, rv. 714, rv. 715, rv. 716, rv. 718, rv. 721, rv. 723.

Nord-Trøndelag: E6, E14, rv. 17, rv. 74, rv. 705, rv. 720, rv. 751, rv. 755, rv. 761, rv. 762, rv. 768, rv. 760, rv. 770, rv.775.

Helgeland: E6, rv. 12, rv. 17.

Salten: E6, rv.17, rv. 80, rv. 834.

Midtre Hålogaland: E6, E10, rv. 82, rv. 83, rv. 824, rv. 825.

Midtre Troms: E6, E8, rv. 86, rv. 855, rv. 858, rv. 860, rv. 862, rv. 863.

Nord-Troms og Vest-Finnmark: E6, rv. 93, rv. 94, rv. 866, rv. 882.

Øst-Finnmark: E6, E75, rv.92, rv. 885, rv. 888.

REPORTASJE

Full fres: Spruten står himmelhøyt når fresemaskinen er i drift. (Alle foto: Helge Rong)



Freser freser

MELFJELLET ■ Ikke alle har helårsveg. Noen steder lar man enkelt og greit vegen snø igjen. Når våren så kommer er det tid for å lete frem igjen asfalten, som da kan ligge begravd under mange meter snø.

Helge Rong

Åh, helledussen. For et vær! Når man først skal ut på tur er det utrolig trivelig å treffe en av de aller flotteste vårdagene man kan få i Nordland. Byggeleder Ivar Iversen har vært på hytta og funnet frem snøscooteren. Det er tid for å lete frem fylkesveg 335 over Melfjellet, helt i kanten av Svartisen. Siden en dag i november har bommene vært nede, og de få fastboende i Melfjordbotn har måttet forholde seg til båtskyss for å oppnå kontakt med resten av verden.

Søkestang og kaffe

Bevæpnet med søkestang, kaffe, matpakke og litt godterier legger Iversen i veg, fulgt av formann Trond Haagensen og maskinførerlærling Kent Inge Ingebrigtsen fra Mesta, som har funksjonskontrakten i området. Vegen og vis utsendte får æren av å sitte på scooteren med byggelederen.

– Før vi går i gang med oppfresingen av vegen er det viktig å få oversikt over hvor omfattende jobben er. Snømengdene varierer fra år til år, forklarer Iversen, før han vrir rundt på tenningsnøkkelen og snøscooteren starter med et typisk totaktsbrøl, lett knatrende.

Små spor

Marsjarten oppover fra bommen på Rana-siden av Melfjellet er rolig. Iversen kikker kontinuerlig rundt seg. Etter noen få hundre meter er det første stopp. Sjeldne fotefar er å se i snøen.

– Jerv, konstaterer den erfarne jegeren Iversen, som også kan fastslå at sporene ikke er gamle. Ut fra observasjonen trekker han også en konklusjon om at det er jervmat i nærområdet, trolig rein.

Turen går videre oppover fjellsidene, på snø som dekker et etterlengtet underlag, asfalt, her i form av Otta-dekket. Noen steder kan man så vidt skimte toppen av autovernet, forsiktig tittende frem som en tidlig vårblomst.

Spar i veg

I enkelte skjæringer kan man se hvor snøen har fylt igjen hullet. Opp til tre meter er det ned fra toppen til vegbanen. Midt oppe på fjellet finner Trond Haagensen frem søkestangen. Iversen triver fatt og begynner jobben med å finne fast grunn under de hvite massene. Søkestangen er tre meter lang. Iversen trykker nedover helt til endes, uten å treffe motstand.

– Hmm, her er det nok bort i fire meter, smiler byggelederen, mens



Dypt ned: Den tre meter lange søkestangen når ikke ned til fast grunn. Litt smågraving med hendene så bunner man.

FAKTA

De viktigste vegene som er vinterstengt:

Veg	Stenges mnd.	Åpnes mnd.
E69 Skarsvåg - Nordkapp	Oktober	April
Rv. 13 Gaularfjellet	Desember	Mai
Rv. 51 Valdresflye	Desember	April
Rv. 55 Sognefjellet	November	Mai
Rv. 63 Geiranger - Langvatn	November	Mai
Rv. 63 Trollstigen	Oktober	Mai
Rv. 252 Tyin - Eidsbugarden	Oktober	Juni
Rv. 258 Gamle Strynefjellsveg	Oktober	Juni
Rv. 520 Breiborg - Røldal	November	Juni
Rv. 886 Jarfjordfjellet (Vintervollen - Grense Jacobselv)	November	Mai
Fv. 243 Aurland - Erdal (Lærdal - Sogn og Fjordane)	November	Juni
Fv. 337 Brokke - Suleskard (Aust-Agder/Vest-Agder)	November	Mai
Fv. 341 Smelror - Hamningsberg (Finnmark)	November	Mai
Fv. 355 Melfjellet (Nordland)	November	Mai

m vegen

Mesta-mannskapene skufler snøen unna for at de skal få søkestangen til å ta ned i vegbanen. Iversen har tatt denne turen mange ganger og vet hvor han skal lodde ”stemningen”.

Godt kjent

På turen videre er det stort sett nok med å observere landskapet for at kjentfolket skal kunne vite nok om snømengdene på Melfjellet.

– Dette skal gå ganske greit, mener de tre, som nok har opplevd større snømengder her oppe. Et sted mellom to og tre meter er fasiten, bortsett fra i fjellsiden ned mot bebyggelsen i Melfjordbotn. Her observeres opp mot seks meter snø over vegen. Ut fra observasjonene kan man konstatere at det har vært mye østavær denne vinteren.

Etter knappe to timer på scooteren er følget kommet ned til barmark. Frem med kaffekoppen og matpakken for en liten rast. Matpratene er selvsagt hvor lang tid det går med til å frese opp vegen.

– I fjor brukte vi seks skift. Blir vel omtrent det samme i år, forsøker Kent Inge Ingebrigtsen. Maskinførerlærlingen bor på rettsiden av fjellet og er godt kjent i området. Sammen med en kollega skal han ha jobben med å fjerne vinterteppet. Formann Haagensen og byggeleder Iversen er enig, så da blir det vel så.



Klar til avgang: Formann Trond Haagensen, byggeleder Ivar Iversen og maskinførerlærling Kent Inge Ingebrigtsen er klar til inspeksjon på den nedsnødde fv. 355 over Melfjellet, med snøscooter som fremkomstmiddel.

AKTUELT



Sykkelhjelmer på mote

■ ■ Nå er ikke lenger treige og klumpete sykkelhjelmer unnskyldning for ikke å sikre hodet mot skade når du er ute og trår. Se på dette flotte utvalget fancy og fargesprakende hodeplagg. Under hattene er det en sykkelhjelmer. Her er det safari, hippie, skate eller fin herre eller dame i allskens farger og mønstre.

– Målet er å øke sykkelhjelmerbruken, sier Anne Marit Jordheim (bildet) i Trygg Trafikk. Den ferske sykkelhjelmerkampanjen settes i gang nå for å møte myndighetenes forslag om eventuelt å innføre et sykkelhjelmpåbud senere. TT starter nå en toårig kampanje for å flere til å bruke sykkelhjelmer. Trygg Trafikk fokuserer denne gangen på at det nå fins mange stilige og trendy hjelmer på markedet og at langt fra alle er grå og kjedelige. (Foto: Kjell Wold)



Syklet til jobben

■ ■ Tirsdag 5. mai var avspark for årets Sykle til jobben kampanje landet rundt. Også i Drammen var engasjerte vegvesensyklister ute sammen med folk fra Trygg Trafikk, Drammen Næringslivsforening, NITO Buskerud og Buskerud Bedriftsidrettskrets. Trond Olsen og Øyvind Furseth (bildet) var Statens vegvesens representanter som var ekstra tidlig oppe denne vakre maidagen. (Foto: Kjell Wold)



Minner om sykkelkrav

■ ■ – Det er stilt konkrete krav til bremses, lys, reflekser og lydsignaler. Kravene er satt for å sikre at de sykler som brukes på veg er mest mulig trafikksikre, påpeker Statens vegvesen i et brev som nå er sendt til landets sykkelimportører. En sykkel skal ha rød refleks bak og ringeklokke, og lykt foran dersom den skal brukes i mørke eller "i usiktbart vær". (Foto: Kjell Wold)

Flere tiltak for bilfrie jobbreiser

Miljøbevisste vegvesentilsatte i Region sør jobber for å stimulere til flere bilfrie reiser til og fra jobb. Tre tiltak foreslås for å bidra til det.

Kjell Wold

Økonomisk kompensasjon istedenfor flexitid for å gå eller sykle til jobben, rabattordninger på kollektivtransport og flere tjenestebiler. Det er tre mulige virkemidler for å dreie reisevanene fra bilbruk over til andre reisemåter, mener utvalget i region sør som har gjennomført en reisevaneundersøkelse blant tilsatte høsten 2008.

Sykler mer

– Av om lag 525 spurte Regiontilsatte fikk vi hele 331 svar eller 63 prosent. Det er bra, sier Gert Myhren. Konklusjonen fra undersøkelsen er nesten helt som forventet. Bilen er den helt dominerende reisemåten til og fra jobb for drøye 70 prosent av de vegvesentilsatte. På den måten skiller vegvesenfolk seg ikke vesentlig fra andre arbeidstakere.

Undersøkelsen viser at vegvesentilsatte sykler noe mer til jobb enn andre.

På den positive siden viser undersøkelsen at vegvesentilsatte sykler noe mer til jobb enn andre, men at de samtidig går mindre enn gjennomsnittet. Bilbruken i Statens vegvesen Region sør er som ventet størst ved de to nyopprettede distriktskontorene i Øvre Telemark og Øvre Buskerud.

Lang veg

– På spørsmål om hvorfor vi bruker



Sykle til jobben: Trond Olsen t.v. og Øyvind Furseth i Statens vegvesen på avspark for årets sykle til jobben kampanje i Drammen. (Foto: Kjell Wold)

bil til og fra jobb gis det fire hovedbegrunnelser: 31 prosent sier de trenger bilen i jobben, 29 prosent betoner dårlig kollektivtilbud, 28 prosent sier bilen er enkleste reisemåte mens 27 prosent sier bilen er eneste alternativ på grunn av reiseavstand. Myhren forteller at mange vegvesentilsatte har lang reiseveg til jobb, ofte lengre enn landsgjennomsnittet. Hele 33 prosent av de tilsatte i Region sør har mer enn 20 kilometer veg til jobb. I miljøstra-

tegien regionledermøtet vedtok i 2006 oppfordres det til at egen organisasjon skaffer erfaring med hva som begrenser bilbruk til og fra jobb. Med bakgrunn i denne undersøkelsen har en nå mulighet til å teste ut tiltak.

God begynnelse

– Undersøkelsen er utløst av regionens miljøstrategi og gir usedvanlig god innsikt i hva som skal til for å bli bedre på bilfrie arbeidsreiser. En

ny versjon av denne strategien er lagt fram for fagutvalg miljø og skal behandles av RLM i juni. Der følger vi opp rapportens råd. Vi ønsker å få mindre bilbruk enn gjennomsnittet. Så får vi se hva som besluttes. Enda viktigere er det å få denne unike kunnskapen videre ut, for vi er vel ikke mer spesielle enn at den kan virke utenfor etatens også. Her kan Vegen og vi være en god begynnelse, sier miljøkoordinator Karl Sigurd Fredriksen.

Sykelbru i sykkelby

Kongsberg er sykkelby. Nå får sølvbyen også egen sykkelbru.

Kjell Wold

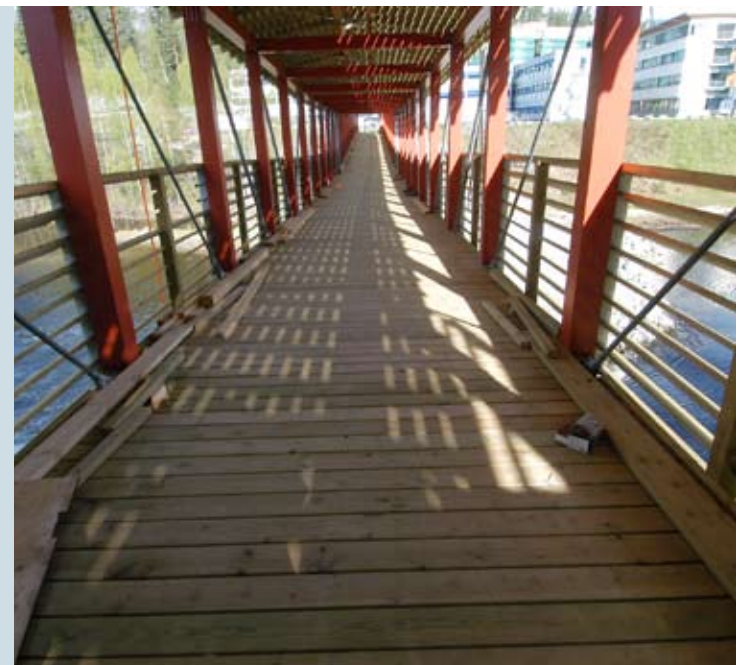
I juni åpner et brusmykke over Lågen i Kongsberg av den mer sjeldne sorten. En drøye 100 meter lang trebru til eksklusiv bruk kun for gående og syklende. Sellikdalen bru heter konstruksjonen som har fire spenn og der både fagverket og gangbanen er av tre. I tillegg har brua for de myke trafikantene også tak.

Limtrekonstruksjonen er levert fra Sørlaminering i Marnardal i Vest-Agder. Hovedentreprenøren kommer også sørfra, ECO Bygg i Åseral. Overbygningen er montert i seks seksjoner og totalkostnad på brua blir litt over 20 millioner

kroner.

Hovedhensikten med brua er å etablere en kortere forbindelse mellom byens største arbeidsplass Kongsberg Næringspark på vestsiden av Lågen med flere av de største boligområdene som Gamlegrendås og Gomsrud på østsiden av byen.

Alternativet for gående og syklende i dag er en lang omveg innom sentrum av byen på 4-6 kilometer. Dermed er bilen for mange det eneste reelle transportalternativet til og fra jobb. Med Sellikdalen bru håper og tror mange i Kongsberg at sykkelbruken mellom byens hjørnesteinsbedrifter og resten av byen kan øke med flere hundre syklende daglig. Det gir også en betydelig avlastning på en tettpakket E134 som gjennomfartsveg.



Smykke: Ny trebru for syklende og gående over Lågen i Kongsberg åpner om en måned. (Foto: Kjell Wold)



Førenytt på nett

Statens vegvesen utvikler nå et nytt nettsted med siste nytt om veg- og føreforhold. Nettportalen "Vegvær" skal gi bedre prognoser og bli et godt verktøy for entreprenørene når de skal ta beslutninger.

Henriette Erken Busterud

Det er stor variasjon i temperaturen

både i lufta og på vegbanen langs en strekning. Slike klimadata er entreprenørene avhengige av for å beslutte når de må bryte og strø. Bedre og mer tilgjengelige klimadata skal gjøre denne jobben enklere.

Ett system

– Nettportalen "Vegvær" skal først og fremst gi entreprenørene våre et bedre beslutningsgrunnlag. Når VegVær etter planen er på lufta neste år, vil forhåpentligvis rett tiltak bli gjort mer til rett tid, slik at det blir bedre kjøreforhold, mindre miljøbelastning og færre ulykker, sier prosjektleder Gry Rogstad i

Statens vegvesen.

Det finnes mye klimadata og mange kilder, men problemet er at informasjonen ikke er sydd sammen og presentert på en enkel måte.

– Derfor ønsker vi å bygge opp et nasjonalt system, med god hjelp fra regionene, der vi samler inn, lagrer og viser data fra Vegvesenets 250 klimastasjoner. Vi vil også styrke samarbeidet med forskningsmiljøene på dette fagfeltet, sier Rogstad.

Test

– Vi tilrettelegger og tester nå en pilot med prognosemodell for vegbanetemperatur og føreforhold for

hovedveger i Østfold. Dette gjør vi i samarbeid med Meteorologisk institutt og forskningsmiljø ved Universitetet i Göteborg. Vinterseongen 2009/10 vil vi kvalitetssikre at prognosene er riktige, slik at de kan brukes av entreprenørene fra høsten 2010.

Data fra Statens vegvesens sendes til Meteorologisk institutt, og de sender prognoser for punkt og strekninger tilbake. Dette blir presentert som ferdig tolket informasjon. Det blir vist både aktuell situasjon og hvordan tilstanden vil være noen timer fram i tid. En kan også trykke på en klimastasjon å få

opp de siste verdiene i kjente tabeller og grafer.

Interessant for flere

Det er mange som er interesserte i denne informasjonen fra Statens vegvesen. Foruten entreprenører kan dette være interessant for Meteorologisk institutt, Storm WC, Norges Geotekniske institutt, Jernbaneverket, vegmyndigheter i andre land, trafikkradiostasjoner og privatbilister. Prosjektet inngår også i etatsprosjektet Klima og Transport og er viktig som datagrunnlag for etatsprosjekter som SaltSMART og ITS2020

Risikovurderer sårbart vegnett

Statens vegvesens ROS-prosjekt lager risikoanalyser med tanke på klimaendringer og sårbare vegkonstruksjoner.

Kjell Wold

– ROS-aktivitetene inngår som en viktig del av etatsens store FOU-prosjekt om klima og transport 2007-2010. Målet med klimaprojektet og alle delprosjektene er å

forbedre Statens vegvesens rutiner for planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av vegnettet til framtidig endret klima. Hensikten med ROS-aktivitetene er å demonstrere risiko- og sårbarhetsanalyser av objekter i vegnettet i demonstrasjonsprosjekter, forteller Arne Gussiås i Statens vegvesen.

Demonstrasjonsprosjekt

Dette skal blant annet vise hvordan en kan skaffe underlag for priori-

tering av forebyggende tiltak og beredskapsiltak under endrede klima- og værforhold.

Demonstrasjonsprosjektene vil blant annet omfatte bruer, stikkrenner og ras- og skredutsatte vegstrekninger. Ugunstig vær kan føre til kortvarig stenging av veger, men også til skader på vegnettet som kan medføre stor risiko for trafikken og kan føre til langvarig stenging av veger.

Klimafaktorer blir en stadig viktigere del av å vurdere sårbar-

heten til vegnettet. Statens vegvesen gjennomfører nå detaljerte ROS-analyser for alle de viktigste vegene i Norge og utarbeider prioriteringslister for tiltak og oppfølging.

Flom: Høstflom på E18 i Bamble i Telemark for få år siden. (Foto: Kjell Wold)



LANDET RUNDT



Presenterte seg

TROMSØ ■ Universitetet i Tromsø, ved avdeling for ingeniør og økonomi, hadde tirsdag 28. april presentasjon av alle sine bachelor- og hovedoppgaver. Det ble presentert opp mot 20 ulike oppgaver. Statens vegvesen har vært involvert i en bachelor-oppgave. En gruppe studenter fra studium for samfunnsikkerhet og miljø, bestående av Elise

Blixgård, Kristian Strøm (bildet), Tor Børge Guttormsen og Magnus Voldsund. Studentene har fulgt vårt arbeid med risikoanalyse for Pollfjell-tunnelen, og har tatt for seg hvordan lokalbefolkningens risikovurderinger, basert på kunnskap og erfaringer, blir ivarettatt i beslutningsprosessen knyttet til drift og planlegging. (Foto: Gunn Schultz)



Tredje generasjons bru

LARVIK ■ Når byggeleder Dag Atle Tangen (bildet) og Statens vegvesen åpner ny E18 Langåker-Bommestad i søndre Vestfold 22. juni 2009 åpnes samtidig tredje generasjons Bommestad bru over Lågen.

På bildet står Tangen selv på brukaret og restene av den første

brua ved Bommestad som ble pensjonert i første halvdel av forrige århundre. På bildet ses nærmest aller nyeste Bommestad bruer som åpner i juni, mens rett bak den brua kan det skimtes nåværende E18 bru som nylig er fredet. (Foto: Kjell Wold)



Monsterbilkontroll

BERGEN ■ Ikkje berre russebilar kjem inn til kontroll i desse tider. Ved Bergen trafikkestasjon fekk dei inn eit russisk monster her ein dag. – Eg har aldri sett ein slik doning, seier seksjonsleiar Dag Thorson. Og eigaren betraktar monsteret som eit klenodium.

Bilen er eit russisk militærkjøretøy av typen Ural. Eigaren har kjøpt bilen i Bergen og den har aldri vore

registrert eller godkjend for ferdsel på offentlig veg tidlegare.

– Det finst berre ein liknande bil i Norge, men det er ein vanleg M6, fortel eigaren. Denne her har mykje meir utstyr. Reint teknisk er det ein del manglar som må fiksast før den kan godkjennast. I tillegg må eigaren søke om dispensasjon for kjøretøybreidda som er på heile 2,96 meter.



Hardangerbru-prosjektet

VALLAVIK ■ Aktiviteten på land er under opptrapping på Hardangerbru-prosjektet. Tunneldriving pågår på både sider av

fjorden. På Vallavik har det vore gjennomslag på tunnelen fram mot bruspenet (biletet). Prosjektet omfattar tilsaman 2.400

meter tunnel, inkludert to korte tunnelar for gang- og sykkeltrafikken over brua. (Foto: Geir Brekke)

Trebru ved Aulestad

FOLLEBRU ■ Rett før Bjørnstjerne Bjørnsons hjemsted Aulestad i Gausdal blir det i disse dager montert en ny limtre-buebru. Brua skal stå ferdig i august, blir 35 meter lang, og får overliggende brudekke og forttau langs den ene siden. Bygginga av Neverådalen bru inngår i utbyggingen av rv. 255 Gausdalsvegen. Hele utbyggingsprosjektet er ferdig i oktober i år. (Foto: Arild M. Løkken).





I fyr og flamme

RUDSKOGEN ■ Russen er i fyr og flamme i disse dager, men før feiringen startet fikk de noen nyttige formaninger fra Statens vegvesen, Politiet og Trygg trafikk om enkle

grep for å sikre at russetiden virkelig blir en hyggelig tid. Flere hundre russ stilte opp til glattkjøring, trafikksikkerhetsinformasjon og grilling på Rudskogen motor-

senter forrige uke. Et av tilbudene var en demonstrasjon av hva som kan bli resultat av en brann inne i en bil. De unge fulgte godt med. (Foto: Håkon Aurlien)



Lærere bygger bruer

TROMSØ ■ Statens vegvesen var en viktig samarbeidspartner da Verksteddagene i Teknologi og Design gikk av stabelen på Nordnorsk Vitensenter (Planetariet) i Tromsø 20. - 21. april.

Åtte lærere fra barne- og ungdomsskoler i ishavsbyen var med på brubyggekurset, som er et ledd i arbeidet med å øke interessen for matematikk og ingeniørfag.

De ble delt inn i grupper og bygget hver sin bru i tre og papir. Da de var ferdig, ble bruene trykkprøvet. Det ble også konstruert bru i West Point Bridge Designer, et dataprogram som kan lastes ned gratis fra nettet.

Skolene som var representert på brukurset fikk med seg hver sin kasse med byggesett-bruer med hilsen fra Vegvesenet. (Foto: Torild Heimdal)



Etterlengta rassikringsprosjekt

MOLDE ■ Tysdag 5. mai var det oppstartsmarkering for første byggetrinn for rassikring av riksveg 60 Røyr-Hellesylt.

– Ein våt og kald dag, men heldigvis var det opphald den halvtimen vi var samla der forskjeringa til Streketunnelen skal sprengast, sa ein fornøgd Kristen Leganger som er byggeleiar for prosjektet.

Det var ordførar Frank Sve (Frp) i Stranda kommune som med ordførarkjeda og alkoholfri champagne tok det første spadetaket.

Det vart i samband med byggestarten flagga i både Hellesylt og Stranda tysdag. Første byggetrinn kostar 228 millionar kroner, og skal vere ferdig i 2011. (Foto: Eivind Sperre Austnes)



Fornøyde naboer og bilister

SAUHERAD ■ Både beboere i Hjuksevelta og bilister på rv. 360 mellom Notodden og Gvarv i Telemark kan endelig se fram til gode vegnyheter i kommunen. Kontrollingeniør Thor Arne Hynne (t.v) og byggeleder Olav Lahus (bildet) i Statens vegvesen

merker folks forventningar og glede over at tiårs trafikkmareritt snart er over. Hårnålsvingene i legendariske Hjuksevelta bygges nå helt om og rettes ut. Høsten 2010 går flagget til topps i den vesle bygda. (Foto: Kjell Wold)



Pirbrua tar form

TRONDHEIM ■ Det siste tilskuddet blant bruene over Nidelva i Trondheim begynner å ta form. Pirbrua som knytter Brattøra og Nyhavna sammen blir en viktig del av nye E6 som legges utenom bykjernen. Arbeidet med brua startet i april i fjor, og nå i sommer skal den vere ferdig til å lose både bilister, fotgjengere og sykklistar over. Den får fire kjørefelt, i tillegg til gang- og sykkelfelt på begge sider. Den hvite brua er designet av det danske arkitektfirmaet Dissing og Weitling og blir et blikkfang i byen. (Foto: Ellinor Hansen)

REPORTASJE



Dagens fangst: Et tilhengerlass med søppel samlet av fra (f.v.) Ronny Bartnes, Frank Berg Olsen, Tristan Brennman, Vegard Nordby og Abubakar Khamzatov

store ryddesjauen

Tonnevis av søppel er ryddet bort fra landets veggrøfter de siste ukene. – Utrolig hva folk klarer å kaste fra seg langs vegene, sier Vegard Nordby, en av mange som har brukt uker på å rydde etter Ola Bilist.

Håkon Aurlien

Bare på de knapt 40 kilometerne E6 mellom Østfold grense og Vinterbru i Akershus har Nordby og hans arbeidsgjeng plukket 12 tonn søppel de siste ukene.

– Det er ganske ille å se hva folk slenger fra seg. Jeg kan skjønne at det ikke er hyggelig å ha en bleie liggende inne i en bil, men det er heller ikke hyggelig for oss å plukke den opp etterpå, sier Vegard Nordby.

Mer søppel

– Det er blitt veldig mye mer søppel de siste to årene. E6 er desidert

verst, sier driftsleder Hans Kevin hos entreprenøren NCC.

Større gjenstander, så som bildekk, isoporbiter, sekker og møbler falt av hengere skal tas fortløpende. Det som blir liggende igjen og som må tas i den årlige vårsjauen, er for det meste plastbiter, papir, flasker og mindre gjenstander.

Ryddesjau

Statens vegvesen har i mange år hatt "innen 17. mai" som frist til å ha gjort unna den årlige ryddesjauen. I de sydlige deler av landet startet jobben ved påsketider. I praksis betyr dette at folk må gå til fots langs det meste av vegnettet for å rydde stort og smått som ligger igjen etter vinteren.

I deler av landet kan fristen være vanskelig å overholde, for sjauen dreier seg om å ta bort alt synlig søppel og da må all snø være borte.

Bevisst og ubevisst

Alle kan gjøre feil og noen funn skaper glede. En eldre bilist ble veldig glad da Nordby ringte og fortalte om en gjenfunnet lommebok. Hun hadde lagt den på biltaket under bensinfylling, men rett og slett glemt den da hun

kjørte videre.

– Folk kan miste sofaer, isolasjonssekker, trillebærer, høyballer, en gang en hel badestamp uten å merke noen ting, sier Hans Kevin.

– Men noen gjør det litt lett for seg selv når de rydder på loft og i kott og setter tingene på våre rasteplasser, sier han.

Ved årets opprydding fant Vegard Nordbys ryddegjeng mye rester etter håndverkervirksomhet; malingspann, plast og plankebiter.

Sikkerhetskrav

Arbeidstilsynet har skjerpet sikkerheten rundt ryddingen. Tidligere kunne idrettslag ta på seg rydding på dugnad. Nå kreves minst 18 års alder og leder med tre-timers sikkerhestkurs for å rydde langs en mindre trafikkert veg. På hovedvegene er det kun snakk om faste mannskaper.

– Egentlig er det litt synd. Det var mye læring i å la 16-åringene rydde forbi sin egen skole, sier Hans Kevin.

Støvsuger: Vegard Nordby med en av dagens "mindre gjenstander" funnet henslengt langs E6.



Tonnevis: Vegard Nordby og Tristan Brennman har vært med og ryddet 12 tonn søppel bare langs E6 i Follo siden påske. – Folk burde være mer bevisst, sier de. (Alle fotos: Håkon Aurlien)

PERSONAL

Fra Etiopia til Brynseng

Han er strålende fornøyd med den faglige utviklingen og oppfølgingen i rekrutteringsprogrammet, et tilbud han gjerne anbefaler venner fra NTNU.

Giselle Jensen

Sivilingeniøren Girum Yimer Yesuf fullførte det internasjonale masterprogrammet Geotechnics og Geohazards på NTNU sist sommer. Han er etiopier og utdannet sivilingeniør i hjemlandet. Nå er han en del av tredje kull i Vegvesenets rekrutteringsprogram.

Karrieredagen viktig

– At jeg kom til Norge var tilfeldig, det var på NTNU jeg fikk innvilget stipend. Jeg ønsket mer utdanning og internasjonal erfaring, forteller han. Det første møtet med Statens vegvesen var på Karrieredagen der Yesuf ble oppmerksom på rekrutteringsprogrammet.

– Nå anbefaler jeg gjerne rekrutteringsprogrammet til andre. Det har mer enn innfridd forventningene. Mulighetene for faglig utvikling i samråd med fadderene er veldig verdifull, forteller han. Han fremhever dessuten samlingene som høydepunkt, både faglig og sosialt.

Vil bli i Vegvesenet

Yesuf ønsker å bli i Statens vegvesen etter fullført Rekrutteringsprogram og bekrefter undersøkelsen gjennomført av forrige rekrutteringskull. Den konkluderte med at majoriteten ville bli i etaten på kort sikt, og en betydelig andel trodde også de ville velge etaten på lengre sikt.



Fornøyd: Girum Yimer Yesuf synes tilværelsen som rekrutt i Statens vegvesen er spennende. Nå vil han lære språket og mestre norsk vintersport. (Foto: Giselle Jensen)

– Veglys bra for trafikksikkerheten

– Belysning er et av de beste tiltak vi kan ta i bruk for å bedre trafikksikkerheten på vegene, sier Per Ole Wanvik.

Håkon Aurtien

Sist uke forsvarte han sin doktoravhandling om ”trafikksikkerhet og vegbelysning” i hovedbygningen på NTNU i Trondheim. Avhandlingen er resultat av fire års studier og konklusjonen er entydig: Norske vegger har etter belysning fått redusert ulykkestallet i mørke med 28 prosent.

Wanvik er veldig glad for resultatet, for en forundersøkelse fra Region bekymret både han og hans kolleger ved Drammen distriktskontor der han har sitt daglige virke.

Ts-effekt

– En undersøkelse av 36 strekninger som hadde fått vegbelysning, viste ingen positiv effekt overhode på ulykkestallene. Det fikk oss til å stusse veldig. Så viste det seg at vi ikke hadde gode studier fra Norge av belysningens effekt på trafikksikkerheten. Det utløste min doktoravhandling, der formålet var å finne sammenhengen mellom belysning som tiltak og økt trafikksikkerhet som effekt, forteller han.

Dokumentasjon

Arbeidet har bestått i egen forskning i Norge, en litteraturstudie samt en omfattende beregning fra trafikkdata i Nederland. Nederland viser seg å ha en positiv effekt på nesten 50 prosent av vegbelysning, dvs nesten halvert ulykkestall.

– Dette er høyt. Enklere studier fra England og Sverige gir samme resultat som i Norge, sier han.



Vegbelysning: Per Ole Wanvik har holdt på med vegbelysning lenge. Her er han (t.v.) sammen med Espen Anholt og Finn Erling Berg ved et enøk-forsøk med vegbelysning i rv.313 Holmestrandtunnelen i 2005 (Arkivfoto: Kjell Wold)

Normale forhold

Han har merket seg at trafikksikkerhetseffekten varierer mye med sted og forhold.

– Effekten er størst under gode forhold. Under dårlige forhold, f. eks i regn og snøvær der ulykkesrisikoen er størst, er den positive effekten av vegbelysning lavest. Det betyr at vi må se på andre tiltak for å bedre sikkerheten når det er spesielt vanskelige forhold på vegene, sier han. Et eksempel på slike tiltak kan være ledelys langs vegkanten.

– Vi skal gjøre forsøk med dette på ny firefelts E6 fra Skaberud til Kolomoen hvor lysdioder skal plasseres for hver 40 meter i midtrabatten på motorvegen. De skal dels plasseres på rekkverket og dels på egne stolper i 1 m høyde. Vi skal i tillegg sette ledelys på egne stolper langs vegkanten på av- og påkjøringsrampen, forteller han.

Energisparing

Nå skal Wanvik sette i gang et prosjekt for å utvikle mer energiven-

lig belysningsutstyr. LED-teknologi, med bruk av lysemiterende dioder i stedet for lyspærer, er allerede tatt i bruk på en gang/sykkelveg inntil E6 nord for Lillehammer og skal nå prøves ut i tunneler og på ordinære vegger.

– Alle norske motorveger er nå belyst og vi har også lys på veldig mange andre vegger. Det er bra. Men det går med mye energi og vi kan spare mye på dels å justere lysmengden, dels å ta i bruk mer energivennlige lyskilder, sier han.

Attende i etaten

Tidlegare vegsjef i Rogaland, noverande Kolumbus-sjef, Tor Geir Espedal kjem tilbake til Statens vegvesen. Her skal han leia Ryfast-prosjektet.

Undi Agnethe Torstensen

– Eg gler meg til å komma tilbake til Statens vegvesen, seier den 54 år gamle direktøren. Espedal var tilsatt i Statens vegvesen frå 1983 til 2002. Han jobba først på planavdelinga i Rogaland før han blei prosjektleiar for Rennfastutbygginga. Dei siste seks åra var han vegsjef. Espedal slutta i vegvesenet då etaten var i ferd med å bli omorganisert, og har vore direktør i Kolumbus sidan sel-

skapet blei etablert i september 2002.

Etter sommaren blir Espedal på nytt å finna i Lagårdsveien, der han skal ha ansvar for å byggja opp ein felles prosjektorganisasjon for Ryfast og Eiganestunnelen. Deretter blir jobben å gjennomføra sjølve bygginga.

– Eg har jo erfaring frå prosjektleiing frå Rennfast, fortel Espedal. – Men det er lenge sidan, legg han til, så eg reknar med det er mykje eg må oppdatera meg på.

Stillinga er direkte underlagt Regionvegsjefen i region vest, men rapportering skjer til Utbyggingsjefen.

– Eg tar sikte på å ta fatt på jobben etter ferien, 10. august, seier Espedal.



Retur: I august er Tor geir Espedal attende som tilsett i Statens vegvesen, etter nokre år som leiar for kollektivselskapet Kolumbus. (Arkivfoto: Harald Sel)

Vegpolitikk ved en korsveg, del 1

■ Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 – den tredje i rekken – er kommet, riktignok noe forsinket. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete snakker og skriver om tidenes samferdselsløft og i hele landet ifølge Regjeringen. I dokumentene forteller hun om hvor mye innsatsen vil bli økt i forhold til NTP 2006-2015. Vegdirektøren skriver i sin spalte i Vegen og vi nr 4/09 at NTP er en historisk utfordring. Nå skal det imidlertid lite til for å overgå NTP 2006-2015, blant annet fordi den planen undersøker trafikk- og transportvekstens innebygde dynamikk, kalkulasjonsrenten var altfor høy, og de økonomiske planrammene var så lave at de gjorde planen lite meningsfylt. Jeg vil i innlegget ta et historisk grep og se oppgavene i det offentlige vegnettet i lys av behovene, forsømselsene og forfallet.

■ Investeringene i det offentlige vegnettet har vært forsømt siden 1978. I etterkrigstiden og opp til slutten av syttitallet hadde investeringene reelt økt sterkt, faktisk raskere enn veksten i bruttonasjonalproduktet (BNP). Etter 1978 gikk det nedover, og selv med noen få års vekst mellom oppgang og nedgang må vi helt frem til 2002 før vi er tilbake til investeringsnivået i 1978. I samme tidsrommet ble vegtrafikken nesten fordoblet.

■ Vegtrafikken kommer som også NTP 2010-2019 forutset, til å øke i det lange tidsforløpet, kanskje i intervaller 1-1,5 prosent i gjennomsnitt om året. Dette krever mer ressursinnsats i det offentlige vegnettet. I det korte tidsforløpet vil naturligvis vegtrafikken kunne synke slik som nå før den igjen begynner å stige som tidligere.

■ Investeringsnivået regnet i forhold til BNP gir et mål på politisk vilje til å investere i samferdsel. I 1980 lå veginvesteringenes andel av BNP på 1 prosent, mot bare 0,6 prosent i 2005. Myndighetene prioriterte altså ikke investeringer i vegnettet. Det politiske bildet er imidlertid enda dystre enn tallene gir inntrykk av. I 1980 bidro bompengeselskaper, i praksis trafikantene, med snau 2 prosent av statens veginvesteringer. I 1989 hadde andelen økt til 33 prosent. I NTP 2010-2019 kan andelen regnes ut til 46 prosent. Vi kan spissformulere utviklingen slik: På åttitallet sluttet Norge å ha en proaktiv statlig vegpolitikk. NTP 2010-2019 viser ikke tegn til en forandring i politisk holdning. Den hyppigst brukte formuleringen i NTP er trolig denne: "... prosjektet forutsetter delvis bompengefinansiering."

■ Totalutviklingen innebærer ikke at det regnet per innbygger anvendes lite til investeringer i offentlig vegnett. Norge hevder seg godt sammenlignet med våre nordiske naboer. Fordi Norge er tynt befolket med betydelige avstander mellom store tettsteder, har vanskelig geografi og topografi, og flere meter veg per innbygger enn naboene, blir det dyrt å investere.

■ I etterkrigstiden har rikspolitikkerne systematisk fordelt de knappe vegbevilgningene etter distriktpolitiske hensyn. Norge ligger derfor desidert på jumboplass i Norden med hensyn til fire felts motorveg. Ifølge statistikk i Bil og vei var det 144 km med 4-felts veg i landet ved utgangen av 1999. Ved utgangen av 2007 har jeg fått regnet ut at det var registrert 239 km med 4-felts motorveg, altså en gjennomsnittlig økning på 12 km om året.



Henger etter: Professor emeritus Dag Bjørnland konstaterer at Norge ligger på jumboplass når det gjelder firefelts motorveg. (Arkivfoto: Kjell Wold)

Statlige veginvesteringer er dessuten klattet ut og ikke gjennomført sammenhengende og konsentrert i tid. Det har gitt dyrere løsninger enn mer konsentrert anleggsdrift ville ha gitt.

■ Jeg har ikke funnet at NTP oppgir hvor mange km 4-felts motorveger som nasjonen vil ha ved inngangen til 2010. Dermed er det ikke mulig å få et godt perspektiv på Regjeringens utsagn om at den vil bygge 230 km med fire felts veg i planperioden. Regjeringen er heller ikke presis på om det vil bli bygd 230 km med 4-felts motorveger eller hvor mange andre 4-felts veier som inngår. Etter et løst overslag jeg har laget, vil det være

omtrent 400 km 4-felts motorveger ved inngangen til 2010.

■ Ifølge NTP skal det bygges i gjennomsnitt 23 km med 4-felts veier om året i planperioden. Det synes jeg etter egne analyser er for lite. Om årlig innsats ble økt med omtrent en milliard kroner anvendt på bygging av 4-felts motorveger, burde det rekke til at omtrent 30 km 4-felts motorveger kunne bli tatt i bruk hvert år.

■ Selv om Regjeringen ønsker at NTP skal leses som tidenes satsing, foreslår jeg et planer heller bør leses om et forsøk på å innhente tidenes forsømmelser. Leser vi innstillingen om Norsk

vegplan fra 1969, kan vi for eksempel finne forslag til sterk satsing på E16 mellom Sandvika og Hønefoss på 1970-tallet. Fortsatt 40 år senere har vi sett fint lite til satsingen, som Regjeringen nå tar med i NTP 2010-2019. Et annet velegnet eksempel er innkorting av riksveg 7 på strekningen Sokna-Gulsvik som Norsk vegplan også hadde med. Nå 40 år senere antyder Regjeringen at prosjektet kanskje kan komme til utførelse. Slik kan vi fortsette.

Dag Bjørnland, professor emeritus og tidligere sjef ved Transportøkonomisk institutt

Prikker uten effekt?

■ I Tønsbergs Blad 16. april 2009 står det at samferdselsminister Liv Signe Navarsete ønsker strengere prikkbelastning av enkelte trafikkanter. I Aftenposten 6. mars 2009 står det en artikkel om prikkbelastning av førerkort og trafikksikkerhet.

■ Ordningen ble innført i januar 2004. Om jeg ikke husker feil så gikk politi, andre trafikkmyndigheter og politikere ut å sa at prikkbelastning av førerkort ville gi en nedgang i drepte og skadde i trafikken på 30 prosent. Hva har skjedd?

■ SINTEF i Trondheim har nå foretatt en evaluering for perioden 2004-2007 og har konstatert at det i perioden ikke har vært noen merkbar nedgang i veitrafikkulykkene. Ordningen med prikkbelastning er derfor en parasitt på budsjettene og bør derfor kuttes ut så fort som mulig. La oss heller bruke de personer som jobber med prikkbelastning til noe effektivt og nyttig for Norge.

■ Per i dag koster veitrafikkulykkene vel 28 milliarder kroner per år (tatt fra Trygg trafikks tall). Det er fullt mulig på sikt å få ned trafikkkulykkene med 90 til 95 prosent om vi ønsker det (Se resultater 4-felts motorvei, E-18 i nordre Vestfold). Utgifter kan da gå ned fra 28 milliarder kr. per år til 2,5

milliarder. De ledige midlene kunne kanskje vært bedre brukt til å bygge nye sikre 20 mil med firefelts motorveg per år?

■ Vil du være med på dette, så må vi: Punkt 1, lager vi fysisk midtledere på alle våre større veier, så vil ca 40 prosent av ulykkene (frontkollisjonene med videre) forsvinne. Punkt 2, setter vi opp skikkelig veikverv på alle steder hvor det er farligere å kjøre utfor veien en å kjøre i rekkverket så vil ca 40 prosent av ulykkene forsvinne. Punkt 3, lager vi planfrie kryssinger mellom motorkjøretøyer så vil 10 prosent av ulykkene forsvinne. Punkt 4, skiller vi motorvogntrafikk fra myke trafikkanter med gode fysiske skiller (helt avskilte veier og planfrie kryssinger) så vil ca 4 prosent av ulykkene forsvinne. Punkt 5, de ca 5 prosent av ulykkene som blir igjen vil det være vanskelig å få bort på kort tid. Vil du være med på å lage trafikksikre veier, med god og rask fremkomlighet, eller vil du satse på mer politi, bøter, informasjon, motivering med videre, 30 km/t i fartsgrenser og humper, så er det bare å fortsette i den gata vi er i nå og som vi har fulgt i 50 år.

■ Kanskje litt nytenkning hadde vært bra? Det er mange som lever godt på de 28 milliarder kronene som trafikkkulykkene koster og som ikke ønsker at ulykkene skal gå

ned, for da vil de miste arbeidsplassene. Lobbyister på Stortinget, Politiet, Forsikringsselskapene, Verksteder, Statens vegvesen med videre arbeider målbevisst for å beholde arbeidsplassene sine. Sikre arbeidsplasser er for en del personer som kjent viktigere en nedgang i veitrafikkulykkene.

■ Sverige som har arbeidet etter de prinsipper jeg har beskrevet i punktene 1 til 4, er nå det landet i verden som har nest minst dødsulykker per 100000 innbyggere på sine veier, kun Malta har et bedre resultat (Pressemeddelande 2009-01-02 fra det svenske Vägverket). Gode veier gir få ulykker. Farten har som kjent liten betydning, det er bråstoppen og tøffe sideslenger som er farlig. Disse forhold må derfor unngås slik de nå gjør i Sverige. Informasjon fra Sverige er at bilene nå er så sikre som det er praktisk mulig å få dem. Nå må veimyndighetene sikre veiene om ulykkene skal gå ned.

Med hilsen

Audun Nordbotten

Apropos omorganisering i Statens vegvesen

Sangen er henta fra Vegsjefens Slavekor (Nord-Trøndelag) si forestilling "Det vegvesenske hoinneråret", og ble framført med overbevisning av Ivar Sivertsen på Vegvesenets kultur dager i 2006.

Deinn evige runddans...

På slutten av forrige hundreår skulle dramatiske endringa skje for vegvoktar'n måtte levare inn spaden, og legge sett arbeide ned. Å vegmester'n, hainn som hadd' ansvar for fleire parsella som berre va "hains". Mått' sjå på at sentraliseringa ført te at Vegstasjon spælt "siste dains". Men det gikk brukbart med veian i lainne, økonomien va styrt med fornuft, om det personlige forhold forsvainn e fortsatt en god porsjon vegvesen-duft!

Så vart det bestemt at vår anleggsavdeling skoill' bli produksjon, slutt å søl med samarbeid, dognad å fleksibel ordning, no ska dem tjen pengan sin sjøl.

Da vart mang ei gammelmor skuffa å lei sæ; "vi rødde itj brøytanten din", å bytt'arbeid mellom etat å kommuna va over; "deinn vein e itj min"!

Men det gikk brukbart med veian i lainne;

Produksjon bygde de vegan dem skoill. Men itjnå gratis vi fekk oppi fainne' å itjnå fusking å samrør å -toill!

Så plutselig måtte vi skilles, for produksjon skulle bli entreprenør vi mesta et øyeblikk identiteten, og itjnå va længer som før.

Vi vinka farvel te en venn å kollega, å følt' oss så inderlig trist vi sparka i grusen å klødd oss i haue, ska tru kolles går de te sist?

E de forskjell på et tilbud og anbud?

Kem ska no steille de veian vi har? Rekna vi feil bli' de sett på som lovbrudd, rekna vi fort ha vi vørri ferr snar...

Vi e i deinn evige runddans der sjeffen for distrikt blir vegmester snart, tenk, før attenseksti va hovedvegnettet ut på entreprise, så rart?

Så fainn styresmaktin da ut at ferr pengan dem fekk veldi lite igjenn. Å da vart vegvokteran ansatt te vegsteill, men no, - korr vi tenke oss hen?

Jo, ailler først på en tur i Europa entreprenøran ska fritt konkurrer, å når aill kräin e renska å sopa finn dem vel ut at det går itj, deher!

Hilsen
Synnøve Lien

REPORTASJE

Intens gatekamp

Kampen om å komme seg fram i Mexicos gater er intens. Det viser ulykkesstatistikken med all tydelighet.

Tone Aguilar

– Det er stor mangel på trafikkkultur i Mexico, forteller kjørelærer Waldemar Edrisi Farret Olazo. Uforberedte feltskifter og høy hastighet er hverdagskost. Verst er buss- og taxisjåførene, som en virkelig bør passe seg for.

– Siden kjøreopplæringen ikke er obligatorisk, er det begrenset hva vi kjørelærere får utrettet, sier Olazo, som driver trafikkskolen Alfa i Oaxaca, sør i Mexico. Skal det bli mer orden i gatene og færre ulykker, er det derfor alfa og omega at folk forstår hvilket enormt ansvar det er å innta førerstedet, mener han.

Arvens uvaner

– Jeg forsøker alltid å få elevene mine til å innse hvor stort dette ansvaret er, sier Olazo.

De færreste meksikanske bilførere er imidlertid innom en kjøreskole før de setter seg bak rattet. Flesteparten lærer å kjøre bil av foreldrene, og dårlige så vel som gode bilvaner går i arv.

– For meg er det en stor utfordring å få elevene til å kvitte seg med uvaner, forteller Olazo. Uvanene som går igjen er utålmodighet i trafikken, lite hensyn ovenfor fotgjengere og syklistene, og feltskifte i siste liten. Mange meksikanere lar også være å bruke bilbelte når de ikke befinner seg på føderale veier, i Mexico by eller i andre stater hvor det er blitt påbudt. Ulykkestallene er stygge. Ifølge tall fra det nasjonale statistikkbyrået, INEGI, er det i underkant av en halv million bilulykker i året, og 15 000 personer mister livet i trafikken i det samme tidsrommet.

– De vanligste ulykkesårsakene er for liten avstand til bilen foran og kjøring på rødt lys, forklarer kjørelæreren.

Unge mannlige ulykkesfugler

Hele 90 prosent av Olazos elever er kvinner.

– Menn anser seg selv som mer kompetente sjåførere, mener kjørelæreren.

Statistikkene vitner imidlertid om noe annet. 90 prosent av ulykkene som skjer på veien er forårsaket av menn, spesielt unge menn. Aldersgrensen for å få førerkort er 18 år, men med skriftlig tillatelse fra foreldrene kan en få en midlertidig kjøretillatelse som 16-åring. Som ledd i kampen mot korrupsjon, har dessuten førerproven blitt fjernet flere steder i Mexico. Til gjengjeld har enkelte stater innført prikker på førerkortet og strengere sanksjoner mot trafikkovertredelser.

– Men skal vi virkelig få forbedret meksikaneres trafikkkultur, må temaet innlemmes allerede i barnehagen, mener Olazo. Bare slik har han håp om at bilførerne skal forstå at føreransvaret er alfa og omega.



Kaotisk: Trafikken i Mexico kan være kaotisk. Spesielt er antallet bybusser i enkelte soner et stort problem. (Alle foto: Marco Aguilar)



Egen skolebil: Olazo foretrekker at kjøretimene foregår i den spesiellpassede bobla. Andre trafikkskoler i Mexico tilbyr i tillegg kurs i elevenes egne biler.



God kontroll: Alfa er blant trafikkskolene i Mexico som har dobbelt kontroll, både med hensyn til ratt, pedaler og speil.



Teoriopplæringen: Kjørelærer Waldemar Edrisi Farret Olazo har organisert opplæringen i kurs på ti timer. To av timene består av teori.

TETT PÅ

NAMN: Liv Signe Navarsete ■ **ALDER:** 50 ■ **STILLING:** Samferdselsminister
 ■ **BOSTED:** Lærdal/Oslo ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn, eitt barnebarn
 ■ **AKTUELL SOM:** Nylig lagt fram Nasjonal transportplan 2010-2019

Uroa over prisauka

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete er uroa over prisauken på drift og vedlikehald av vegane. Ho vil evaluere konkurranseutsetjinga og ha dei første konklusjonane klare tidleg i 2010.

Kjell Wold

– Det stemmer at eg har merka meg denne utviklinga med bekymring. Det har vore ei sterk kostnadsauke i anleggsmarknaden dei seinare åra, men no ser det altså ut til at prisauka på dette området er endå større. Samstundes har det kome mykje kritikk av drift og vedlikehald av vegane, og då særleg vinterdrifta. Det er klart dette er urovekkande, og det er viktig å få klarlagt kva som er årsaka til utviklinga, seier statsråden til Vegen og vi.

Ekstern evaluering

Drift og vedlikehald av riksvegnettet blei som kjent konkurranseutsett i 2003-2004, i samband med opprettinga av Mesta.

– Den første erfaringa var at prisane gjekk ein del ned. Med den store prisauka vi no opplever kan det sjå ut til at prisane i byrjinga fall ned til eit kunstig lågt nivå. Det forklarar ein del av prisauka no. Det og andre forhold vil vi no gå nøye gjennom ved at vi set i gang ei evaluering av konkurranseutsetjinga, seier Navarsete.

Evalueringa blei også signalisert i NTP, som blei lagt fram før den siste store prisauka var kjent. Føremålet med evalueringa er å kartlegge kva konsekvensar konkurranseutsetjinga har hatt for pris og kvalitet på drifts- og vedlikehaldsarbeidet, om kontraktane bør utformast eller følgjast opp på ein annan måte, og om dagens omfang og måten å konkurranseutsette oppgåvene er optimal.

– Det vil vere ein ekstern konsulent som får i oppdrag å utføre evalueringa, og eg reknar med at dei første konklusjonane vil vere klare tidleg i 2010, seier ho.

Meir risiko

Navarsete er og kjent med at Statens vegvesen dei seinare åra har arbeidd mykje med å forbetre både utforminga og oppfølginga av funksjonskontraktane, og at det blir arbeidd for å forbetre dette ytterlegare. Til dømes blir det vurdert om kontraktane kan utformast på ein slik måte at det blir overført meir risiko frå entreprenørane til Statens vegvesen, eller om kontraktane kan utvidast eller gjerast meir fleksible

med tanke på varigskap og geografisk omfang.

– Dette vil kunne gjere kontraktane meir attraktive slik at vi får meir konkurranse om dei, noko som igjen vil kunne gje lågare prisar og høgare kvalitet på arbeidet. Eg meiner det er svært viktig at dette arbeidet med å forbetre kontraktutforminga og oppfølginga held fram også i tida som kjem, seier statsråden.

Ingen broiler

Samferdselsministeren er ingen politisk broiler. 50-åringen blei først politisk aktiv då ho hadde passert tretti år.

– Eg gifta meg ung. I lag med mannen min dreiv eg gard i Sogndal, og var mamma for to små jenter. I tillegg arbeidde eg som salskonsulent for Tine og seinare i IT-forum Sogn og Fjordane. Då eg var i trettiåra utdanna eg meg innan IT, økonomi og administrasjon ved Høgskulen i Sogndal. Eg har òg hatt ein del styreverv, fortel ho.

Lokalt engasjement

Navarsete kom inn i politikken fordi ho engasjerte seg for skulen til døtrene sine. Etter kvart gjekk det slag i slag, med verv i kommunestyret og i fylkestinget.

– Ei stund var eg politisk rådgjevar for Magnhild Meltveit Kleppa då ho var sosialminister. Eg hadde akkurat rukke å bli vald inn på Stortinget då eg i 2005 fekk tilbod om å bli samferdselsminister. Det sa eg sjølvsagt ja til. Eg har alltid meint at samferdsel er noko av det viktigaste som finst for at eit samfunn skal fungere godt og for at heile landet skal vere levande, fortel ho. I fjor vart ho også partileiar i Senterpartiet, etter å ha vore nestleiar ein del år. Det blir ikkje veldig mykje fritid som statsråd, men føsteprioritet er tid saman med familien, med Lars Petter som ho gifta seg med i fjor, med dei to døtrene, med mor si og ikkje minst – med barnebarnet, Markus, på fem år.

– Eg er så mykje eg kan på hytta på Filefjell og på stølen i Sogndal, og elsker å gå i fjellet, sommar som vinter. Også i Oslo prøver eg trene ein kveld i ny og ne, og eg sykklar til jobb så ofte eg kan. Eg likar også å slappe av med ei god bok, til dømes ein roman, seier statsråden.



Foto: Henriette Erken Busterud

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

– Mange av ulykkene skuldast at folk køyrer for fort, køyrer i rusa tilstand, er for trøytt etc. Difor er haldningsskapande arbeid så viktig. Ein del av ulykkene kan også forhindrast ved infrastrukturtiltak – noko som også kan gjere utfallet mindre alvorleg når ulukka først er ute.

Hva bør Statens vegvesen gjøre

for å bli enda bedre på publikumsservice?

– Det må tenkjast service i alle ledd. Alle som jobbar med veg, anten det er eg som statsråd eller dei som køyrer brøytebil eller dei som står i skranken på vegstasjonen, må tenkje tenesteyting. Serviceinnstillinga må gjennomsyre alt me gjer.

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

– Eg trur at eg ville brukt dagen til å reise rundt og prate med folk rundt på ulike anlegg, med dei som jobbar med å byggje og vedlikehalde vegen, dei som er ute i all slags ver og på alt slags føre, for å gje folk flest gode og sikre vegar.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

– Då trur eg nok eg ville nytta høvet til å slå fast ei gong for alle at riksvegferjene våre er ein del av vegnettet – og dermed bør vere gratis!

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.



Oddmar Eilertsen, i Tromsø mener bildet i forrige utgave er fra den første asfaltlegging i Troms, på Seljestad i Harstad 1937.



HVA SKJER?

15. MAI/HELE LANDET

■ Revidert nasjonalbudsjett

MEDIO MAI/ HELE LANDET

■ Utsending av oblater

26. MAI/OSLO

■ Åpning E16 Wøyen-Bjørnum

27-29. MAI/TYRKIA

■ Intertraffic, Istanbul

28-29. MAI/PARIS

■ 4th Transportation Security Forum

8-9. JUNI/TROMSØ

■ NVEs skred- og vassdragsdager

10. JUNI/BERGEN

■ SW Pensjonistenes landsmøte

16. JUNI/OSLO

■ SVVs konferanse om universiell utforming.

21-24. JUNI/TRONDHEIM

■ Strait Crossings

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

Lita bygd nord i Andebu kommune i Vestfold. Navnet betyr senkning eller fordypning i terrenget. Kjent gårdsnavn helt tilbake fra 1500-tallet med utallige skrivemåter som Sucke, Suche og Succe. Flere steder både i Vestfold og på Østlandet ellers har samme navn. (Foto: Kjell Wold)

Det gjelder disse klistregreiene...

Obdulater, oblett eller fargedings? Det er ikke så greit med fremmedord. Det vet sentralbordet på Lillehammer alt om.

Øystein Skotte

Mange ringer Statens vegvesen for å spørre om disse "merkegreiene" som de må ha på bilskiltene. Mange har også behov for å forklare hvorfor "de faens lappene" ikke er festet på slik de skulle ha vært.

Sentralbordet i Region øst på Lillehammer har gjennom 2008 loggført de mange variantene av dette vanskelige ordet obligat, nei

emblat... Ja, du vet hva jeg mener, ikke sant? I alle fall, her er den komplette lista:

Blåmerker, obdulater, obligat, dubikat, obligatorer, obalt, dubalat, lapper, brikka, de rosa merkene, røllapp, poletti, stikker, stiks, frimerke, meblater, tablå, ablåten, embelater, oplikat, umblat, brikker, dublikat, ondulat, merkegreier, klistremerker, kontrollmerker, lappa, merke, emblem, oblagtora, merkatene, lappegreiene... puh, trekk pusten før du fortsetter!

Småskilt, brikke, kontrollflipper, poletter, kontrollskilt, avgiftskort, klistregreier, obligater, de faens lappene, etikett, obliskater, tabloger, omblater, oblatorskiltremerker, duplkater, obbelatskiltet,

oblagtorer, den lille klistresaken, de blå skattemerkene, bombrikker, rosetta, tabulator, markatene, oblators, dessa raue godkjenningsmerka, oplikatet, ablat, ablåten, pappskilt, lapp, omlatten. Puh, ny pause nå!

Krisemerke, tablong, ublatene, plakaten, modrater, sjablong, etiketten, abligater, omblanten, avgiftsemler, obligater, poletter, oblatoene, klistrene, skattemerker, de fargede tingene, label, oblett og fargedings.

Men hvor har de egentlig tatt veien da, disse klistregreiene? Forklaringene er mange: Bikkja spiste dem opp, svigermor henta posten i feil postkasse, onga tok dem til klistremerkesamlinga si, eller de havna rett og slett i feil skuff.

Her om dagen

Fola Blakken inspiserer en nyslåddet grusveg, som endelig er farbar etter at vårløsningen har tørket opp. (Foto: Helge Rong)



UNORMALER 102



Gjelder ei veteranbiler

Dette forbudsskiltet kan sees fra enden av fylkesveg 7 i Aust-Agder og kan tyde på at det videre derfra er forbud mot kjøring med veteranbiler. Det er helt feil.

Skiltet kom inn i skiltforskriften i 1938 og satte da forbud mot kjøring med motorvogn. Da en ny skiltforskrift kom i 1967 ble bilen betydelig modernisert i form, og burde vel strengt tatt vært modernisert igjen. Så skjedde ikke da skiltet i 1986 gikk ut og ble videreført av tre skilt der 1967-bilen fikk selskap av en motorsykkel, også den litt i eldre form, og av en rød

tersveroverstripe. Skiltet med kun rød kant, forbudsskilt 306.0 setter nå forbud mot alle kjøretøy og med det menes alle, også hestekjøretøy.

Juryen har ikke funnet ut om det var noen tidsfrister knyttet til utskifting av skiltet. Uansett har tiden så absolutt løpt fra det viste skiltet som altså er fra før 1967.

En fortsatt enstemmig juryen gir uttrykk for håp om at noen tar vare på det når det demonteres og sender det til Vegmuseet der det så avgjørt nå hører hjemme. (Foto: Magne Brækken)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Arkitektene kommer

For første gang (så vidt vi vet) er et arkitektfirma valgt som hovedkonsulent til å utarbeide reguleringsplan og detaljplan for et vegkryss. Det gjelder Nordstrandkrysset i Oslo. Arkitektfirmaet Narud-Stokke-Wiik A/S gikk av

med seieren, blant annet i konkurranse med rene ingeniørfirmaer. Motivet bak å velge arkitekter som hovedkonsulenter på et vegprosjekt, er å få en helhetlig planløsning i et område der miljøhensyn må veie tungt.