



Statens vegvesen

Vegenogvi

Nr. 7/09 • 4. juni • 8. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET

– Alt for mange fotgjengere blir påkjørt i gangfelt, sier Philip Bain i Trygg trafikk.

SIDE 6

BUDSJETT

1. januar 2010 blir fylkeskommunene landets største vegeier med 44.000 km veg.

SIDE 10

MILJØ

På nye E18 Langåker-Bommestad tas mer fuglevennlige støyskjermer i bruk.

SIDE 14

Miljøtiltak må kome

LEIAR SIDE 2



Dør av indre kollisjon

Er farten litt over 70 km/t i kollisjonsøyeblikket når to biler frontkolliderer vil mange dø fordi hjerte og lever blir revet løs.

SIDE 4-5

Ny veg på leire

Fire km av ny rv. 7 fra Hønefoss mot Veme krysser et ravineområde med leire.

SIDE 8

Mer FoU langs vegene

Av Statens vegvesens 110 funksjonskontrakter på drift- og vedlikehold er det bare i to det er bestilt FoU-arbeid hittil.

SIDE 9

Tett på Matz

SIDE 23



Tunnelkraftttak

Sikres: Ellingsøytunnelen utenfor Ålesund skal utbedres for et betydelig beløp i 2009, blant annet med forsterket sikkerhetsutrustning. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Mange tunneler i dårlig forfatning. Mer enn 40 vegtunneler i Norge skal i år rehabiliteres og sikkerhetsoppgraderes for over 500 millioner kroner, i følge en oversikt fra Statens vegvesen.

Noen av de største enkeltutleggene går til Ellingsøy- og Valderhaugtunnelene, som stikker av gårde med over 100 millioner kroner. I Flengjatunnelen og Lotetunnelen på Vestlandet skal det brukes 50 millioner kroner.

SIDE 7



SVV 2010: Fleksibel og framtidsrettet

– Vår nye organisasjon skal tåle endringer i oppgaver og aktivitetsnivå. De største endringene er at vi tilpasser oss fylkeskommunens ansvar for vegnettet og gjør regionene mer operative, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen (bildet).

(Foto: Henriette Erken Busterud)

SIDE 11-13

DAGSORDEN

Miljøtiltak må kome

LEIAR

Helge Rong

■ Ei av dei fremste oppgåvene samfunnet har framom seg er å rette på miljøsyndene våre. Oljeutvinninga i Nordsjøen har gjeve mykje god velferd til Ola og Kari. Med velferdsauken har Kari og Ola byrja bruke meir og meir ressursar på godar. Ei av dei viktigaste godane for mange er moglegheitene for reiser til fjerne stader og transport i dagleglivet.

■ Samfunnet har og stilla seg inn på krava. Når ei verksemd skal finne seg ein stad å halde hus, er parkering for tilsette ei viktig føremon. Kvar sin parkeringsplass, har vore omkvedet.

■ No er pendelen i ferd med å svinge attende. Fleire og fleire verksemdar har byrja arbeidet med å leggje til rette for meir miljøvennlige reisemåtar. Tilsette får tilbod om subsidierte månadskort for å nytte kollektivtrafikken, ei set i verk stimuli for å få fleire til å kome seg fram til arbeidsstaden for eigen maskin, som å gå eller å sykla.

■ Mellom verksemdene som har kome godt i gong med slike tiltak er Det Norske Veritas. Det internasjonale selskapet med hovudsete i Oslo nyttar mykje pengar på stil-muleringstiltak for at dei tilsette skal tenke grønare. Statens vegvesen er ei av verksemdene som har noko å lære av Veritas. Heldigvis har ein starta dette arbeidet, men det er framleis eit stykke attende før Vegvesenet er på høgde med Det Norske Veritas.

Mange bekkar små

■ Råkkøyrarar er eit problem i trafikken. Ikkje berre utset dei seg sjølve for stor fare, men også medtrafikanter kan bli råka av desse hovudause bilførarane. Dei pressar seg forbi på dei mest utrulege stadene, ligg klistra i bakenden på bilen framom og gjer i det hele mykje ut av seg.

■ Likevel er ikkje råkkøyrarane målgruppa for den nye trafikktryggleikskampanjen som er sett i verk. Det er faktisk den jamne trafikant som berre ligg litt over fartsgrensa. Om alle hadde halde seg til fartsgrensene ville 60 liv blitt spara kvart år. Med andre ord er det ikkje mykje som skal til av innsats frå kvar og ein av bilistane. For mykje forlanga er det vel heller ikkje, å forventa at bilistane skal halde seg til lova.



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Dersom vi klarer å få ned farten vil trafikksikkerheten bedre seg betydelig.

Hvilken side av fartsgrensene er du på?

Nullvisjonen er vår rettesnor i trafikk-sikkerhetsarbeidet. Vi må ha innsats på mange felt – ikke minst på temaet fart. Sammenhengen mellom fart og ulykker er klar. Dersom vi klarer å få ned farten vil trafikksikkerheten bedre seg betydelig. Fart er den enkeltfaktoren som gir oss flest dødsfall og varig skadde i trafikken. I om lag halvparten av dødsulykkene er for høy fart en av de avgjørende årsakene.

Det er nok lett å tenke at dette gjelder andre, at det gjelder de som kjører veldig mye for fort. Men det er vel ikke så farlig at jeg ligger 10-15 km/t over fartsgrensa? Faktum er at rundt 20 prosent av alle dødsulykkene er forbundet med svært høye hastigheter. Men mer enn 30 prosent av dødsulykkene handler om moderate fartsoverskridelser, eller for høy fart etter forholdene. Det er altså ikke bare villmannskjøring som dreper.

Derfor har vi i samarbeid med Politiet nylig startet en kampanje som retter seg mot de som kjører litt for fort. Vi henvender oss til de som ser på seg selv som ansvarlige bilister, men som likevel ligger noe over det fartsgrensens tilsier. Og her er det mange som kjenner seg igjen. Åtte av ti sier de legger på 5-10 km/t der fartsgrensene er 80, mens halvparten av bilistene sier de kjører 15 km/t for fort på slike veier. Når mange kjenner seg igjen i dette, og siden de fleste ser på seg selv som ansvarlige bilister, har vi et godt utgangspunkt når vi skal fortelle at litt mer fart betyr mye større fare for en selv og for andre. For fart er ikke bare årsak til at ulykker skjer, men fart er også avgjørende for utfallet hvis det først skjer en ulykke.

Vi får av og til tilbakemeldinger om at fartsgrensene virker urimelige, og

da som oftest at de er satt for lavt i forhold til hva folk flest oppfatter som riktig. Vi må derfor bli flinkere til å fortelle hvorfor fartsgrensene er som de er. For ofte er fartsgrensene satt av grunner som ikke er åpenbare for den enkelte bilist. Men det er alltid flere sider av en sak. Vi som fagetat på trafikk-sikkerhet må være opptatt av at vi bruker riktige kriterier når vi fastsetter fartsgrensene. Fartsgrensekriteriene revideres nå, og vil forhåpentligvis gi enda bedre trafikksikkerhet når arbeidet er ferdig.

Uansett, fartsgrensene kan man forholde seg til på to måter. Enten så overholder man grensen ellers så bryter man den. Kanskje blir det en dag like sosialt uakseptabelt å kjøre for fort som det i dag er uakseptabelt å kjøre med promille?

Alle vi som er ansatt i Statens vegvesen har et stort ansvar for å være gode forbilder og gode informatører. Jeg venter at alle ansatte får med seg grunnlaget for kampanjen og de fakta den bygger på. Jeg har ofte litt spøkefullt sagt at det å være ansatt i vegvesenet har i alle fall den fordel at man aldri går tom for samtaleemner i selskapslivet. Bruk anledningen til å få fram fakta. Bidra gjerne med fakta om hvorfor det er farlig å kjøre litt for fort. Om at det dreier seg om mange bilførere. Og fakta om de alvorlige konsekvensene vi ser.

Jeg har stor tro på at våre kampanjer gir holdnings- og adferdsendringer. Men for at vi skal få størst mulig effekt, er det viktig at alle ansatte og samarbeidspartnere stiller helhjertet opp. Det krever noe av oss alle. Men til gjengjeld får vi delta i noe av det aller viktigste vi kan gjøre; å spare umestelige menneskeliv i trafikken.

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



Vaksjef
Gry Watn

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



Journalist
Henriette E. Busterud

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



Journalist
Kjell Wold

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



Journalist
Håkon Aurlien

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



Grafisk designer
Kyrre Wedvik

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



Grafisk designer
Jorunn Ebbestad Brun

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

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

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

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

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

Redaksjonen avsluttet 2. juni kl. 13.00. Neste utgave kommer 25. juni 2009

KRONIKK

KUNNSKAP OG KOMPETANSE ■ Det fasinende og flotte med en etat av vår størrelse og kvalitet, er all den kunnskapen Statens vegvesen har til rådighet til å gjennomføre tunge kompetansetiltak på relativ strak arm og med god kvalitet.

Hvordan ta i bruk ny kompetanse

■ I vår har Statens vegvesen avsluttet tre større kompetansetiltak. Byggherreskolen, Planleggerskolen og Tunnel-skolen er alle omfattende og tunge kurs for ansatte i Statens vegvesen. Disse kursene foregår som et tillegg til den rollen den enkelte er i, og blir dermed en ekstra oppgave for den som er så heldig å få delta. Men ekstra oppgaver betyr også ekstra innsats i en allerede travelt hverdag. Det medfører at både innhold og resultat av slike opplæringsprogrammer bør være av høy kvalitet og gi en tilleggsverdi både for den som kurses og for arbeidsgiver. Som leder for ett av disse programmene og i tett samarbeid med kolleger som gjennomfører disse kursene, har vi diskutert hvordan effekten av slike kurs og læringsløp kan bli enda bedre. En fellesnevner for de nevnte kurs, er at de ikke bare er av ren teknisk art, men de inkluderer metodikk, kvalitet og organisasjonsutvikling gjennom de fagfelt de representerer. Hvordan kan disse opplæringsprogrammene bidra til å utvikle organisasjonen gjennom økt kunnskap og forståelse?

■ Det fasinende og flotte med en etat av vår størrelse og kvalitet, er all den kunnskapen Statens vegvesen har til rådighet til å gjennomføre tunge kompetansetiltak på relativ strak arm og med god kvalitet. Det er imponerende å erfare all den velvilje og evne det finnes til å dele av erfaring og øse av sin kunnskap. Det gjelder både de som stiller opp som forelesere, både fra egen etat og fra omkringliggende firma og involverte samarbeidspartnere som entreprenører og konsulenter. Men også de som er deltagere på kurs, er en verdifull ressurs og bidrar både i gruppearbeid og ovenfor kollegaer. Her ligger mye "fildeling", og selv om Erfaringsveven og sluttrapporter er gode verktøy, er den personlige historien om "min erfaring", delt live, spesielt verdifull.

■ Men hva skjer når man kommer sprekfull av nyervert kompetanse og innspill tilbake i en travelt hverdag?? Det er lett å fortsette i det sporet man var, særlig hvis ikke ny kunnskap blir etterspurt eller man jobber alene med problemstillingene. På tunnel-skolen ber vi i søknaden om at både deltagere og ledere tenker gjennom sine forventninger til hva skolen skal bidra til og hva man forventer igjen. Dette tror vi bidrar til en økt bevissthet om hva man kan forvente. Dessuten er det



Eget fag: Både drift- og vedlikehold samt drift av tunneler er oppgaver som krever spesiell kompetanse. (Foto: Kjell Wold)

til hjelp for kursledelsen som i større grad kan imøtekomme forventninger og ikke minst tydelig-

RUTH GUNLAUG HAUG



■ Ruth Gunlaug Haug har jobbet med tunnelrelaterte oppgaver for Statens vegvesen i et par tiår. Som prosjektleder for Tunnel-skolen og en rolle som tunnelforvalter, har hun et ønske om at drift og levetidsforståelse kommer høyere opp på agendaen.

gjøre hvilke forventninger man eventuelt ikke kan fylle. Likeså har vi i etterkant av samlingene skrevet en liten oppsummering til lederne med oppfordring til å etterspørre læringen og diskutere kurstematikken i hverdagen. Hvorvidt det er fulgt opp vites ikke, men poenget er å bevisstgjøre bruk av ny kompetanse inn i den hverdagen den enkelte er. Et annet viktig ele-

ment i tunnel-skolen er fokus på det nettverket man bygger opp gjennom samlingene. Kunnskap gror best i felleskap, og selv om landet er langstrakt, jobber mange av oss med de samme problemstillingene. Ved å utfordre fagpersonen og utvikle fagrelasjoner ved å kjenne til hverandres kompetanse, kan vi muligens også bli bedre i forhold til å være en enhetlig etat. Vi kan lettere utveksle løsninger, råd og agere i forhold til de felles standarder som ligger til grunn for vårt arbeid. Nettopp kritikk rundt bruken av egne retningslinjer var noe av kritikken i Agendarapporten i 2007, og grunnlag for tunnel-skolearbeidet.

■ Som kursledelse for godt utdannede og erfarne kolleger, bør man imøtekomme materien med en viss ydmykhet. Tunnel-skolen er spesiell i den forstand at den har tverrfaglighet og samhandling som hovedtema innen fagområdet tunnel. Kurset omfatter forståelse for levetidstenkning gjennom planlegging, bygging og drift. Kursdeltagerne er tverrfaglig sammensatt mhp både fag, geografi, aldre og kjønn. Deltagerne har gitt tydelig tilbakemelding på at tverrfagligheten har vært svært nyttig i forhold til forståelse for hele fagområdet. Mangfoldet har også medført at mange sentrale pro-

blemstillinger blir belyst. Dette er ofte problemstillinger knyttet til organisasjon, styringssystem, regelverk og andre sentrale tema som går på styringsinstrumenter. Kursledelsen får dermed den vanskelige og spennende utfordringen å kanalisere disse tema til ulike ledernivå slik at den samlede kompetanse rundt, i dette tilfelle, tunnel, blir hørt og medfører endringer. Gjennom slike prosesser tror vi at ressursbruken får større effekt og etaten kan utvikle seg i tråd med den spisskompetansen som finnes hos vår dyktige medarbeidere.

■ Med så mye kursvirksomhet som Statens vegvesen driver, oppfordrer vi til en diskusjon rundt forventet effekt. Det finnes tanker om en form for etats akademi, det er samarbeid med lærerinstitusjoner, og mulighetene er mange. Kompetansehevende tiltak bør være målrettet og ha klare hensikter, minst tre nivåer bør være i fokus; kurset skal føre til at fagpersonen blir bedre og utvikler seg i sitt daglige virke, lederen som sitter nærmest bør kunne utnytte kunnskapen til beste for sitt ansvarsområde; og ikke minst bør kompetansetiltaket være et ledd i en målrettet utvikling for hele organisasjonen.



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Fædrelandsvennen

Ofte må sjåførene bryte hviletidsbestemmelsene for de rekker fram til et stopp. Myndighetene har vedtatt et strengt regelverk for hviletid og pauser. Når tilfredsstillende hvileplasser mangler, kan det gå ut over trafikksikkerheten. Ikke minst i vår ulykkesbelastede landsdel med dårlig standard. I en slik situasjon må veivesenet gjøre mer enn å uttrykke forståelse for trailersjåførenes fortvilelse, mener Fædrelandsvennen på lederplass.

Haugesunds Avis

Når T-forbindelsen åpner i 2013, kommer det en ny bomstasjon ved Mjåsund. Hele T-forbindelsen kommer til å koste ca. 1,44 milliarder kroner. Over halvparten av finansieringen skal hentes inn via bompenger. Det er lagt opp til en innkrevingsperiode på 15 år. I dag ligger det an til å bli en bomtakst på 22 kroner for lette kjøretøy og 44 kroner for tunge.

NA

I flere tiår har kommunepolitikere i Grong, fylkespolitikere og sentralt plasserte aktører på Stortinget påpekt at Nes bru i Harran er en flaskehals på E6 gjennom Indre Namdal. Vi er svært tilfreds med at Statens vegvesen nå har flyttet fram Nes bru over Namsen i sitt handlingsprogram for perioden 2010-2013, melder Mamdals-avisa.

Rana Blad

Distriktsveisjef Henry Nymann la fram innstillingen fra Statens vegvesen til ny handlingsplan. Innholdet, eller rettere sagt manglende innhold om veibygging på Helgeland, fikk opp temperaturen i Rana formannskap, skriver avisen Rana Blad.

Sa.

Det er problematisk og ugreit. Slik karakteriserte statssekretær Erik Lahnstein Sarpsborgs lille tilbaketog når det gjelder parkeringsavgifter i sentrum. Lahnstein deltok på et samferdselsseminar på Hafslund. Da var det naturlig at søknaden fra Nedre Glomma om midler fra den såkalte belønningsordningen, dukket opp. Lahnsteins departement administrerer denne ordningen.

TRAFIKKSIKKERHET



Arbeider med kampanjen: Marianne Rostoft, Bjarte Skaugset og Cecilie Waterloo Lindheim er blant dem som har jobbet med kampanjen. (Henriette Erken Busterud)



Hvilken side av fartsgrensen er du på?

Hvilken side er du på: I Statens vegvesens fartskampanje er målet å få folk til å holde seg på riktig side av fartsgrensa. Litt for høy fart er medvirkende årsak i hver tredje dødsulykke. (Illustrasjon: Dynamo/Marcel Leilönhof)

Kampanje skal få ned farten

Å kjøre litt for fort er farligere enn folk tror. Fart er en viktig medvirkende årsak i halvparten av dødsulykkene. I hvert tredje tilfelle var farten bare litt for høy.

Henriette Erken Busterud

Dersom alle hadde holdt fartsgrensa i fjor ville 60 liv vært spart, rundt 150 ville unngått å bli hardt skadd og ca 840 lettere skadd. Derfor har Statens vegvesen nå i samarbeid med Politiet startet en fartskampanje som skal gå over fire år.

Gjelder over halvparten

– Målgruppa er de som ser på seg sjøl som ansvarlige bilister, men som likevel kjører litt for fort, det vil si 10-20 prosent over fartsgrensa. I følge Statens vegvesens målepunkt med fartsdata fra mange millioner passeringer, kjører over halvparten for fort. TØI har også spurt 4500 om deres forhold til fart. Tallene viser at det slett ikke bare er de unge som kjører for fort. 80 prosent av de

spurte sier at de av og til eller ofte kjører 5-10 kilometer over fartsgrensa hvis den er 80, forklarer Cecilie Waterloo Lindheim og Bjarte Skaugset som har jobbet sentralt med kampanjen.

På slutten av kampanjen er målet at 60 prosent skal holde fartsgrensa, mens minst 85 prosent skal holde fartsgrensa på lengre sikt.

Tre tema

– Vi får ikke gjort alt på et år. I år er målet å få folk til å skjønne hvor farlig det er å kjøre litt for fort. Neste år vil vi blant annet ha fokus på å kjøre etter forholdene på vinterstid, sier Lindheim og Skaugset.

Startskuddet for kampanjen gikk i forrige uke. Fram til midten av juni blir det reklamefilmer på TV og kino, annonser i aviser og magasiner, radiospotter og mange fartskontroller. På sensommeren vil det hele repeteres.

– Vi har fokus på tre tema i annonser og film: For det første hva farten i kollisjonsøyeblikket har å si for konsekvensene. Videre at risikoen for å bli utsatt for en dødsulykke doubles hvis farten øker fra 80 til 93. Det tredje vi fokuserer på er at uansett hvor kollisjonssikker bil du har, er det begrenset hva kroppen tåler, sier de to.

Dør av indre

Når to biler frontkolliderer er det tre kollisjoner: Sammenstøtet bil mot bil, inni bilen, og en indre kollisjon i personen: Er farten litt over 70 km/t vil mange dø på grunn av at hjertet og lever rives løs.

Henriette Erken Busterud

Trond Boye Hansen er både ambulansesjåfør ved Oslo Universitetssykehus avdeling Ullevål og forsker på trafikkulykker. Han har lett med lykt og lupe inne i bilvrak for å finne ut hva som egentlig skjedde. Hva bilen har truffet, hvordan passasjerene var festet og så videre.

Rives løs

Boye Hansen forklarer hva som skjer i kroppen i en frontkollisjon på litt over 70 km/t:

– Energi kan måles i G-krefter. En sunn og frisk og ung person tåler 50 G. Det tilsvarer det en blir utsatt for av G-krefter i en frontkollisjon i litt over 70 km/t. Når bilen bråstopper, vil indre organer fortsette framover og forflyttes eller rives av. Hjerte og lever er de tyngste organene. Flytter hjertet på seg, rives hovedpulsåra av, og du dør umiddelbart. Hvis levra blir revet løs blir blodkar avrevet og en kan få indre skader som gjør at en dør, forklarer Boye Hansen.

Mange faktorer

Er du storryker, i dårlig form, har spesielle sjukdommer eller tar medisiner, kan det virke inn på

hva du tåler i en kollisjon.

– Kjører du ti kilometer for fort, kan dette altså være utslagsgivende for hva organene tåler. Hvor mye du tåler, er også knyttet opp mot alder. En ung og frisk person kan som nevnt tåle et sammenstøt på litt over 70 km/t. En person på 70 år har skjøre blodkar og organer og tåler mindre.

Boye Hansen sier også at dersom bilen er over 15 år, vil en antagelig ikke overleve en frontkollisjon dersom farten er høyere enn 45-50 km/t, fordi en vil bli knust av dashbordet.

Må prioritere

– De som havner i frontkollisjoner kan ha mange skader i ulike organsystemer. Det kan være nødvendige med mange operasjoner, som for eksempel i hode, ryggrad og brysthule. Hele pasienten blir utsatt for skadeenergien, og det gjør at vi må være forberedt på skader i hele pasienten. Vi må prioritere de livstruende skadene først. Det sier Pål Aksel Næss, overlege ved Traumeenheten på Oslo Universitetssykehus Ullevål - der de får inn flest hardt trafikk-skadde i landet.

– Indre organer kan rives i stykker i forbindelse med en kollisjon og bråstopp. De kan også få trykk mot seg fra galt plasserte bilbelter med alvorlige skader som følge. Hvis man ikke bruker bilbelte, kan sjåføren få trykk fra rattet slik at indre organer kan sprekke og begynne å blø. Forebygging av skader er alltid bedre enn behandling, påpeker Næss som har førstehåndskunnskap om hva slike trafikkskader innebærer.

– Respekter fartsgrensen, bruk bilbelte korrekt og ta pauser underveis, er hans klare oppfordring.

Indre kollisjon i kroppen: Ved en frontkollisjon går det hardt utover indre organer. Er farten litt over 70 kan indre organer forflytte seg eller rives i stykker. (Illustrasjon: Kyrre Wedvik, Landsdekkende Grafisk senter)

Topptung kampanjestart



Sammen for lavere fart: Justisminister Knut Storberget, vegdirektør Terje Moe Gustavsen, statssekretær Anne Tingelstad Wøien og UP-sjef Odd Reidar Humlegård var på plass da fartskampanjen ble lansert.

Både justisministeren, UP-sjefen, vegdirektøren og statssekretæren i Samferdselsdepartementet var på plass da fartskampanjen ble lansert i forrige uke.

Henriette Erken Busterud

Under lanseringen av fartskampanjen på Risløkka trafikkstasjon var det stort oppmøte av journalister. I tillegg til den offisielle åpningen og visning av kampanjefilm var

det demonstrasjon av "bråstoppen" og visning av kollisjon i 50 km/t. Og ved et bilvrak forklarte en ambulansesjåfør hva som skjer i kroppen ved en frontkollisjon.

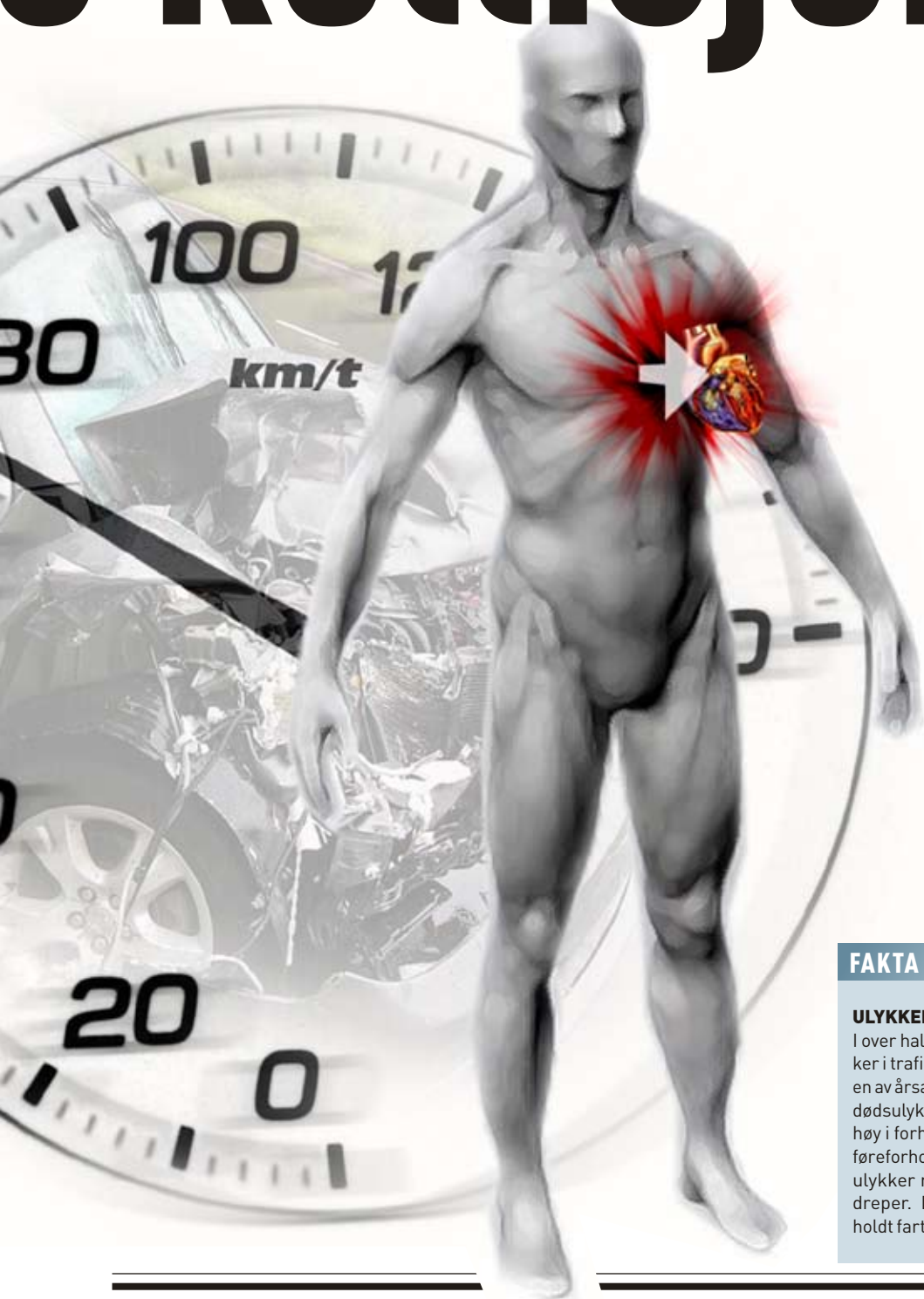
– Forholdet mellom fart og risiko er veldokumentert. Fem prosent fartsøkning gir 10 prosent økning i ulykker og 25 prosent økning i antall døde. Økes farten fra 80 til 93 km/t når fartsgrensen er 80, doubles risikoen for å bli drept i en ulykke, sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

– Denne kampanjen handler

om den vanlige sjåfør. Vi botela 144.000 i ATK i fjor, de fleste for lave fartsoverskridelser. Men også dette tar liv. I denne kampanjen er det mer refleksjon og ettertanke enn skrekk og advarsel. Og den viktigste rollen spiller trafikanten sjøl, sa UP-sjefen.

Justisminister Storberget poengterte blant annet i sin tale at vi ikke løser utfordringene med fartsoverskridelser med bare prikker, politi og ATK: – Hver og en har et betydelig ansvar for å holde fartsgrensen, sa han.

e kollisjon



35 millioner litt for fort

Statens vegvesen har samlet 70 millioner registreringer i 80-soner fra 50 tellepunkt rundt om i landet. Halvparten kjører litt for fort, noe som har mye å si for risikoen.

Henriette Erken Busterud

Ut fra registreringer i tellepunkt kan en blant annet se hvor mange som kjører over fartsgrensen, hvor mange som kjører 10 prosent fortere enn fartsgrensen og hva som er snitthastigheten. Registreringene er fordelt både på måned og to-felts og firefelts veg.

81 km/t i snitt

– April-september er den perioden da flest kjører for fort på landevegen. På landsbasis kjører folk i 81 km/t i snitt, noe som bekrefter at det er veldig mange som kjører litt for fort: Det vil si at litt over halv-

parten kjører for fort. Ser vi på hvor mange som kjører 10-15 prosent for fort, så er dette 13 prosent, sier seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

Snittfarten er for øvrig høyere på firefelts vegger enn på vegger med motgående trafikk. Siden disse vegene har fysiske midtdele er det få ulykker med alvorlige personska-

der. – Å redusere farten med 3-4 km/t har mye å si for risikoen. En liten fartsreduksjon på tre km/t kan redusere antall drepte med opptil 40 prosent. Det viser våre tall etter at vi skiltet ned 740 km fra 80 til 70 km/t, sier Amundsen.

LANDEVEG MED MØTENDE TRAFIKK OG FARTSGRENSE 80 KM/T

	Andel over Fartsgrense	Andel minimum 10 km/t over Fartsgrense	Gjennomsnittsfart
Jan	42,7 %	10,2 %	79,1
Feb	47,3 %	11,7 %	80,1
Mar	50,3 %	13,3 %	80,7
Apr	57,7 %	16,0 %	82,2
Mai	57,3 %	16,3 %	82,2
Jun	52,5 %	14,1 %	81,3
Jul	50,0 %	12,8 %	81,1
Aug	51,6 %	13,3 %	81,5
Sep	53,4 %	13,4 %	81,7
Okt	51,4 %	12,9 %	81,3
Nov	44,2 %	10,3 %	79,9
Des	42,2 %	9,8 %	79,7
Hele året	50,3 %	13,0 %	81,0
April-September	53,6 %	14,3 %	81,6
Mai-September	52,8 %	13,9 %	81,6
Juni-August	51,3 %	13,4 %	81,3

FAKTA

ULYKKENE

I over halvparten av alle dødsulykker i trafikken har høy fart vært en av årsakene i omtrent hver tredje dødsulykke har farten vært litt for høy i forhold til fartsgrensen eller føreforhold. Det er altså ikke bare ulykker med svært høy fart som dreper. Dersom alle alltid hadde holdt fartsgrensen, kunne vi i 2008

spart 60 menneskeliv, unngått at 154 personer ble hardt skadd og at 838 ble lettere skadd.

FARTSOVERSKRIDELSER

Over halvparten av bilene som passerer et av Statens vegvesens målepunkter kjører fortere enn fartsgrensen. Over 80 prosent sier at de "av og til" eller "ofte" kjører 5-10 km over fartsgrensen når den er 80. Nesten 50 prosent sier at de

"av og til" eller "ofte" kjører 15 km over fartsgrensen når den er 80.

KOLLISJONSFART

Selv en liten fartsøkning gir store utslag på bremselengde og på hvilken fart du har i kollisjonsøyeblikket. Dersom du akkurat klarer å stanse foran en hindring etter å ha kjørt i 80 km/t, ville en fart på 90 km/t gjort at du hadde truffet hindringen i 50 km/t.

– Litt fortere er mye farligere

– Jeg tror ikke folk flest er klar over konsekvensene av å kjøre litt fortere, sier Rune Elvik som er forskningsleder ved Transportøkonomisk institutt.

Håkon Aurtien

En liten økning i gjennomsnittsfarten på en 80-veg, bare 4 km/t økning fra 80 til 84 km/t, vil statistisk gi en fjerdedel flere trafikkdrepte.

Økes farten fra 80 km/t til 93 km/t, doubles dødsrisikoen for de som kjører på strekningen.

Det harmonerer dårlig med undersøkelser som viser at åtte av 10 bilførere synes det er helt greit å kjøre 5-10 km/t over fartsgrensen.

Øker mer

Elvik er en av landets fremste trafikksikkerhetsforskere og har skrevet tre doktoravhandlinger om ulike sider av risiko i trafikken. Et av de tidlige funn er at skadene ved

en ulykke øker når farten øker, men mye mer enn fartsøkningen.

– Grovt sett er det slik at når gjennomsnittsfarten øker med 5 prosent, øker risikoen for personskadeulykke med 10 prosent og risikoen for å bli drept med 25 prosent, sier Elvik.

Logisk

– Dette er egentlig ganske logisk for den som kjenner fysikkens lover, sier Elvik.

Fart i seg selv er ikke farlig, heller ikke ordinære eller kraftige nedbremsinger, men det som er farlig er bråstoppene på brokdelen av et sekund der bevegelsesenergien som er til stede i kjøretøyet og i passasjerene blir gjort om til deformasjon.

– Bevegelsesenergien øker med kvadratet av fartsøkningen, derfor er en bråstopp i 10 km/t noe helt annet enn en bråstopp i 50 eller 100, sier han.

Risikofyllt

Elvik har beregnet at omlag 40

prosent av dødsfallene i trafikken ville vært unngått dersom alle trafikanter kjørte innenfor fartsgrensen, brukte bilbelte og ingen kjørte med promille.

– Av disse faktorene er fart alene viktigst, deretter promille og så bilbelte. Vi vet at å delta i vegtrafikk er en av de mest risikofylte aktiviteter folk flest er med på, mye mer risikofyllt enn å være i arbeidsliv eller i hjemmet, sier han.

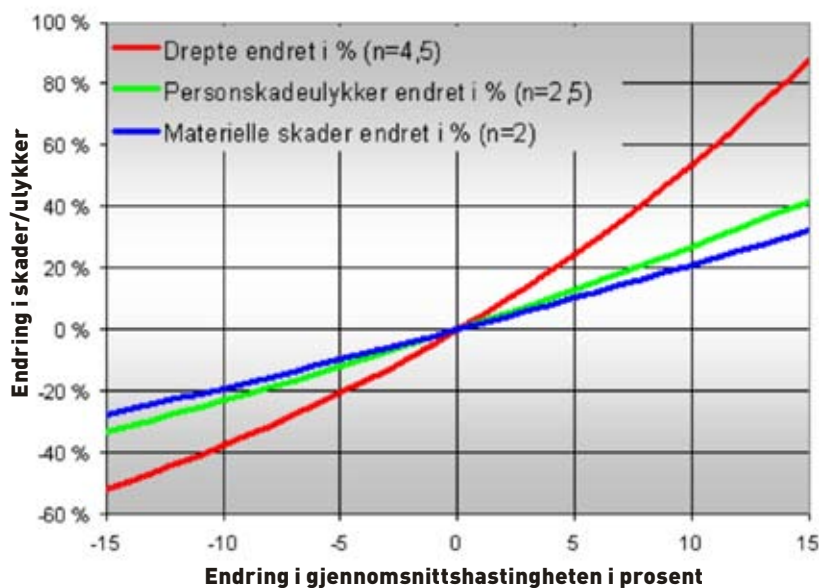
Egenbilde

Utfordringen er å omstille statistikk over gjennomsnittstrafikanten til det som er viktig for den enkelte. Og virkeligheten er at folk flest får daglige bekræftelser på at det går bra, selv om de øker risikoen ved blant annet å øke fartsnivået.

– Mitt inntrykk er at folk flest gir seg langt bedre attester som "gode sjåfører" enn hva det er grunnlag for. Det er noe i at en som kjører litt raskere enn fartsgrensen også er mer skjerpet og

dermed reagerer raskere, men det oppveier på ingen måte den økte bremse-

lengden som følger med økt fart, sier Elvik.



Øker mer: – Små fartsøkninger gir statistisk en liten økning i antall ulykker, men mye større utslag på følgene av en ulykke, fastslår trafikksikkerhetsforsker Rune Elvik.

TRAFIKKSIKKERHET



Nær GPS-kollaps

■ ■ Det melder den danske avisen Politiken, som viser til advarsler fra den amerikanske Riskrevisjonen. I følge avisen mener amerikanerne at GPS-satelittene er så gamle at systemet snart kan slutte å fungere. Advarslene kommer i en rapport fra Government Accountability Office (GOA). Innen ett år kan det hende at de 20 år gamle satellittene, heter det i rapporten som nå er overlevert kongressen. (Foto: Kjell Wold)

Strikkhopping

■ ■ Det blir strikkhopping i sommar frå den 115 meter høge Troljv bru i Åkrafjorden. Det har Samferdselsdepartementet avklart i eit brev til Vegdirektoratet. I brevet ber departementet om at direktoratet skal utarbeida generelle retningslinjer for strikkhopping frå bru og veganlegg i Norge. Disse retningslinjene skal bli gjort gjeldande frå 2010.



Mindre flomsjans

■ ■ NVEs situasjonsrapport fra siste halvdel av mai tyder på mindre sannsynlighet enn normalt for en stor vårfloem i de større vassdragene landet rundt. Tidlig snøsmelting og lite vårregn har sørget for det. I alle fjellområdene har det vært snøsmelting under 1200-1500 meter de siste ukene. Over hele landet går snøgrensen nå høyere enn normalt for denne årstiden. (Foto: Kjell Wold)

Aksjon Skolevei

■ ■ 15 av 21 Buskerudkommuner skal dele på fem millioner kroner til ts-tiltak under paraplyen Aksjon skolevei. Søknader om 50 tiltak kom inn. Pengene skal gå til trafikksikkerhetstiltak, planlegging og bygging av fysiske tiltak på kommunale og fylkeskommunale vegger. Kommunene må selv stille med egenandel på 40 prosent.

Vil ha tryggere fotgjengerfelt

– Det er helt uakseptabelt at så mange fotgjengere blir påkjørt i fotgjengerfelt, sier mangeårig politimann og nå distriktsleder i Trygg trafikk, Philip Bain.

Håkon Aurlien

Bare i hans fylke, Østfold, er 74 fotgjengere skadd eller drept ved påkjørsler i fotgjengerfelt de siste fem årene.

– Slike ulykker skal ikke kunne skje og det må det gjøres noe med. Statens vegvesen har et stort ansvar som vegholder, men ansvaret må deles med både bilførere og fotgjengerne selv, mener Bain.

Falsk trygghet

Mange fotgjengerfelt ble fjernet for rundt ti år siden, et hundretall bare i Moss, der Bain var politiets trafikansvarlige i 20 år. Bakgrunnen var forskning som viste at fotgjengerfelt med lite trafikk faktisk skapte flere ulykker enn det de hindret. Nå vil han ha fokus på vedlikehold av fotgjengerfelt, og på å endre oppfatninger blant bilførere og fotgjengere.

Under en befaring av 20 fotgjengerfelt sist uke, kom feltet over rv 118 ved Borregaard i Sarpsborg, dårligst ut. Merkingen er i stor grad slitt bort, skilt og belysning slitt og feilplassert, merkesteiner nedkjørt og vegetasjon tar overhånd. Men størst inntrykk gjorde at svært mange bilister lot være å stanse da en politimann i uniform signaliserte at han skulle krysse vegen.

Fotgjengerhensyn

– Statens vegvesen må for all del



Uakseptabelt: Politimann Philip Bain vil ha økt oppmerksomhet om fotgjengerfelt, både fra Statens vegvesen, bilførere og fotgjengere. Bilføreren bak stanser ikke selv for en politimann i uniform. (Foto: Håkon Aurlien)

sørge for at dette fotgjengerfeltet fungerer. I motsatt fall må det tas bort, sier han og viser til statistikk: Ved en påkjørsel i 56 km/t vil ni av ti fotgjengere dø eller bli alvorlig skadd. Andelen reduseres til en av ti om hastigheten er 30 km/t.

Bain synes det er ille at mange fotgjengere tror fotgjengerfeltene er tryggere enn hva de faktisk er.

– En ting er å ha rett, noe annet å få rett og fotgjengeren vil være

den blødende part. Jeg har alltid rådet fotgjengere til å se til venstre, så til høyre og så til venstre igjen og å se bilføreren i øynene før de går ut i fotgjengerfelt, sier Bain.

Føreransvar

Bilføreren har det juridiske ansvar. Å ikke stanse for gående i fotgjengerfelt gir normalt et forelegg på 5200 kroner. Kjører man på en fot-

gjenger, blir førerkortet inndratt for minimum et halvt år.

– Skjer det en ulykke i et fotgjengerfelt vil det ramme fotgjengeren, mendet vil også få dramatiske konsekvenser for føreren. En yrkessjåfør vil miste levebrødet. Jeg mener det er i det offentlige plikt å ivareta førernes interesser blant annet ved å merke fotgjengerfelt slik at det ikke er tvil om hvilke plikter som gjelder, sier Philip Bain.

Slutter med EU-kontroll

Statens vegvesen slutter med EU-kontroll fra 1. juli. Det er også endringer i krav til verksteder og kontrollorganer for EU-kontroll - både når det gjelder lokaler, utstyr og kompetanse.

Henriette Erken Busterud

– Hovedgrunnen til at vi slutter med EU-kontroll er at vi ønsker å rendyrke rollen som godkjennings- og tilsynsmyndighet og ikke drive med kontroll i konkurranse med andre kontrollorganer. Vi vil framstå som uavhengige i vår godkjennings- og tilsynsvirksomhet, sier Trond Robert Larsen i Statens veg-

vesen. Ved årsskiftet hadde Statens vegvesen bare 1-2 prosent av slike EU-kontroller.

En viktig endring er at alle verksteder og kontrollorganer i drift pr 1. juli har to år på seg til å tilpasse seg det nye regelverket. De må oppfylle nye krav til lokaler, utstyr, kompetanse hos tekniske ledere innen 1. juli 2011.

– Når det gjelder revidert forskrift for EU-kontroll av kjøretøy så skjerper vi kravene til utstyret som kontrollorganer bruker. Det blir ikke lenger anledning til å ha leieavtale om bruk av kontrollutstyr, for eksempel at et verksted har leieavtale om bruk av bremseprøver hos et annet verksted. Ei endring i motsatt retning er at det ikke lenger er krav om at den som gjennomf-

rer kontroller sjøl har gyldig førerkort, forutsatt at en annen kontrollør med gyldig førerrett flytter og prøvekjører kjøretøyet, opplyser Larsen.

I forskrift om kjøretøyverksteder er det også endringer som gjelder fra 1. juli. En nyhet er at verksteder må være godkjente for å kunne reparere mopeder. Bakgrunnen er at en vil bekjempe trimming av mopeder. Det innføres også en kategori for traktorverksteder

– Til nå har regelen vært at verksteder godkjennes for å reparere alle kjøretøy. Fra 1. juli kan verksteder reservere seg fra å reparere traktor og motorsykler. Grunnen er bl.a. at dette krever spesialutstyr og spesialkompetanse, sier Trond Robert Larsen.



Slutt fra EU-kontroll: Fra 1. juli er det slutt på at Statens vegvesen foretar EU-kontroller. Det er også endringer i krav til verksteder og kontrollorgan fra samme dato. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Tunneloppgradering: Rektor ved tunnel-skolen Ruth Haug ved en av flere vegtunneler på rv. 37 Tinnsjøveien i Telemark som sårt trenger å bli oppgradert. (Foto: Kjell Wold)

Tunnelsikring og utbedring i 2009 alle tall i mill. kroner:

Region øst:	
Rv. 4 Grua:	2,0
Rv. 4 Røste:	2,7
Rv. 108 Hvalertunnelen	15,0
Rv. 150 Smestadunnelen	2,3
E18 Festningstunnelen	102
Totalt:	124
Region sør:	
E18 Grimstadporten:	2,5.
E18 Bamble, Kjørholt, Brattås, Hove	6,0.
E18 Botne	2,7
E18 Bringåker	2,9
E18 Brekke	1,5
E18 Fosskollen	5,5
E134 Strømsås:	3,9
Rv. 410 Havstad-Kuviga	2,0
E39 Djupedal	3,0
E39 Lavoll	3,0
E39 Eie	2,7.
E39 Sira	0,5
Totalt:	43,2
Region vest:	
Rv. 55 Høyanger:	8,3
Rv. 5 Fjærland:	11,7
E134 Haukeli	8,0
E134 Røldal	10,7
E39 Lotetunnelen	12,0
E39 Masfjord	12,6
Rv. 555 Nygård	1,2
E39 Hordvik	2,5
Rv. 5 Frudal	3,7
E134 Åkrafjord	0,3
Rv. 5 Nausdal	0,6
E16 Stavenes	7,9
Rv. 562 Stongafjell	0,7
E16 Risnes	2,5
E16 Flenjatunnelen	65,2
E134 Austmannali	1,2
E134 Svandalsfonna	1,0
Rv. 569 Modal	1,9
Rv. 540 Løvestakktunnelen	-
Totalt:	-
Region midt:	
Rv. 70 Freifjordtunnelen	37,0
Rv. 658 Ellingsøy- og Valderhaugtunnelene	106,0
Totalt:	143
Region nord:	
Rv. 17 Svartisen	7,5
Rv. 835 Steigen	5,5
E69 Nordkapp	2,0
E8 Tromsøysund	1,5
E75 Vardø	10,0
Totalt:	26,5

Oppgradering for 500 mill.

Mer enn 40 vegtunneler i Norge skal rehabiliteres og sikkerhetsoppgraderes i 2009 for 500 millioner kroner.

Kjell Wold

Det viser en oversikt fra Statens vegvesen over midler til tunnelsikring og utskifting av utstyr i tunneler for i år. Over 400 millioner kroner kommer fra ordinære budsjettmidler, 50 millioner kroner fra tiltakspakken og ytterligere titalls millioner kroner i øvrige strakstiltak.

Stort gap

– Det er en god start på et viktig felt med store utfordringer og etterlep i mange milliarders klassen, sier rektor ved Statens vegvesens tunnelskole og medlem i etatens tunnelforum, Ruth G. Haug. Hun er glad for at det nå tas et krafttak på tunnelsikring og utbedring, men bekymret for at det samlede forfallet på norske vegtunneler har blitt så stort gjennom årene. Med fylkenes overtagelse av mange nye riksveg-tunneler i 2010 er hun spesielt opptatt av at kunnskap og informasjon om tunneler som er bygd opp overføres til de nye veg- og tunnel-leierne. De seneste årenes økte fokus på vegtunnelers levetid har

avdekket manglende fokus og kunnskap både om tunnelenes konstruksjoner og innredning. Kvalitet og levetidsbetraktninger har kommet i fokus ettersom erfaringene med moderne tunneler med mye teknisk utstyr har økt.

Nødvendig omkjøring

– Det er materialmessig sett svært aggressive miljø i vegtunneler. Også selve tunnelen og berget må ha jevnlig vedlikehold. Funksjonskontraktens beskrivelser av drift og vedlikehold av vegtunneler må i større grad gjenspeile de forhold vi som langsiktig eier ønsker å ivareta, mener Haug. Hun påpeker at dette vil bli fulgt opp bedre i framtiden. Vegvesenets egen tunnelskole leg-

ger spesielt mye vekt på dette temaet i sin videreopplæring. Hun håper også at det i framtiden blir lagt enda større vekt på behovet for omkjøringsveger når nye tunneler blir planlagt. Det må planlegges for stengt tunnel som en del av regelmessig vedlikehold. I dag er ikke planleggingen av nye vegtunneler godt nok i forhold til rehabilitering, omkjøringsveger og drift og vedlikehold, mener hun.

Krevende og kostbart

Av årets midler til tunnelsikring og utskifting av utstyr går mest penger til Region midt. Der skal tre tunneler dele på nesten 150 millioner. Flest tunneler skal oppgraderes i Region vest, der om lag 20 tunneler skal

utbedres for 150 millioner kroner. De største enkeltutleggene går til Ellingsøy- og Valderhaugtunnelene som stikker av gårde med over 100 millioner kroner. Flengjatunnelen og Lotetunnelen på Vestlandet får til sammen 50 millioner kroner fra tiltakspakken.

– Tunnelrehabilitering er krevende arbeid som omfatter mange fagfelt og dermed ofte blir kostbart. Risikoanalyser er et godt verktøy for å få fram de ulike behov. Både stabilitet, nye EU-krav og generelt forfall forårsaker behov for rehabilitering. Vi ser at jobbene der planlegging blir gjort grundig ofte blir omfattende og at kostnadene fort nærmer seg opprinnelig anleggskostnad, sier Ruth G Haug.

Reparerer branntunnel

Lastebilbrannen i Follo-tunnelen på E6 ved Vestby 10. mai ga større skader enn først antatt. Tunnelen kan tidligst være reparert i slutten av neste uke.

Håkon Aurlien

– Varmeutviklingen var enorm

med temperaturer på 1200-1500 grader. Vi har aldri før sett så store betongskader, sier seksjonsleder Anders Aaram i Statens vegvesen Stor-Oslo distrikt.

I går onsdag ble de siste av de knapt 60 ødelagte betongelementene skiftet ut. Resten er vasket tre ganger for å bli kvitt sot. Så skal nesten 500 meter elektroteknikk på plass; belysning, skilter, kabler og overvåkningsutstyr.

– Elektroentreprenøren fant mer omfattende skader på det elektriske anlegget enn først antatt og det er ferdigstilling av de elektriske installasjonene som avgjør når tunnelen kan gjenåpnes, sier Aaram. Han regner med at sluttsummen for reparasjonen vil havne et sted mellom 10 og 20 millioner kroner.

Omkom

Ulykken skjedde da et vogntog kom

ut av kontroll 100 meter før tunnelen, fulgte autovernet inn i tunnelen og kolliderte med begge sider før det tok fyr. Den utenlandske føreren ble funnet omkommet ved siden av kjøretøyet som var lastet med plastruller og plastbelagt papir.

Nordgående trafikk ble noen dager etter ulykken omdirigert via gamle E6. Dette ga store køproblemer og derfor ble sydgående løp i stedet gjort toveis.

TEKNOLOGI

Fem vil rive bru

■ ■ Fem entreprenører har budt på jobben med å rive gamle Nautesund bru på rv. 360 i Sauherad i Telemark. Det er Dokken AS: 4,5 millioner kroner, PeWe Entreprenør AS: 5,8 millioner kroner, Ypsilon Contractors AS: 7 millioner kroner, AF Gruppen Norge AS: 3,9 millioner kroner, Veolia Miljø Entreprenør AS: 6,5 millioner kroner.

To tilbud på klaffbru

■ ■ Skanska Norge AS og Mesta Entreprenør har levert tilbud på bygging av de sentrale deler av den nye brua over Vesterelva i Fredrikstad. Skanskas tilbud er på 80,7 mill kr og Mestas på 92,1 mill kr. Brua bygges med to kjørefelt i hver retning med fortau på begge sider. Den hevbare delen blir ca 36 meter lang og får en vekt på rundt 400 tonn.

Ni ville bygge ny E18

■ ■ Statens vegvesen har fått tilbud fra ni entreprenører på bygging av seks kilometer firefelts E18 motorveg med midtdeler vest for den nye Smaalenene bru i Spydeberg i Indre Østfold. AF Anlegg og Arbeidsfellesskapet Huser og Rolstad hadde de laveste tilbudene på henholdsvis 180,6 og 181,2 mill. kroner. Kontrakten blir trolig inngått før sommerferien.

Sky-Langangen

■ ■ Entreprenørene som skal legge inn bud på bygging av ny E18 mellom Sky og Langangen har bedt om utsatt tilbudsfrist på storprosjektet som skal starte til høsten. Tilbudsfristen er forlenget til 12.juni slik at entreprenørene skal få bedre tid å regne på prosjektet som omfatter 10,5 km ny veg pluss en rekke store konstruksjoner. (Foto: Kjell Wold)

Bergensprogrammet

■ ■ Første etappe av rv. 557 Ringveg vest og Bybanen er planlagt åpna i 2010. For rask start på andre etappe av prosjektene har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gått inn for låneoptak til forberedende arbeid i 2009 og 2010. Departementet går nå inn for at løyvet til å bruke om lag 100 mill. kr til forberedende arbeid også kan omfatte grunnerverv.

Stilig bru med rå kraft

Den arkitekttegnede Pirbrua over Nidelva i Trondheim ble valgt mye på grunn av utseendet.

Ellinor Hansen

Men sku ikke hunden på hårene. Klaffebrua har nemlig fire elektriske motorer på til sammen 450 kilowatt på lur. Såpass med krefter må til for å løfte klaffen på 184 tonn. Her har designet, ikke strømsparing fått bestemme. Mens mange andre klaffebruer har en motvekt som gjør løftingen av klaffen enklere, krever de fine hvite linjene på Pirbrua at klaffen løftes med rå makt.

– Halve byen blir mørklagt når vi løfter klaffen. Neida, så ille er det ikke, humrer byggeleder for Pirbrua, Leif Arne Hafstad i Statens vegvesen. Han står på brua i full vegvesen-uniform og følger med på arbeidet. Akkurat nå er de i ferd med å asfaltere klaffen. Snart skal de rå kreftene teste ut for første gang.

– Det blir spennende å se om alt virker som det skal. Da får man se om samarbeidet har fungert optimalt, sier Hafstad.

Sparte på oppdeling

Samarbeid har nemlig vært stikkordet under hele byggeprosessen. Statens vegvesen sparte 60 millioner kroner på å fordele jobben på fire entreprenører. Mesta har stått for betongarbeidet, danske Bladt står for stålarbeidet, Fundamentering as stod for pælearbeidet i starten og danske SH-Group står for den siste finishen, siden de har ansvaret for det elektroniske utstyret og styringen.

– Jeg synes det har vært vellykket å bruke fire entreprenører. Det har vært et godt samarbeidsklima, sier Hafstad.



Valgte rett: Byggeleder Leif Arne Hafstad synes samarbeidet mellom entreprenørene har fungert godt. (Foto: Ellinor Hansen)

6,3 kilometer ny rv. 7 fra Hønefoss mot Veme blir et krevende vegprosjekt, der vel 4 kilometer av traseen krysser et ravineområde med leire.

Kjell Wold

– Vi regner med at entreprenøren starter vegarbeidene rett over sommerferien i år og vi forventer vegåpning før sommerferien 2012, forteller prosjektleder Tore Gomo i Statens vegvesen. Tilbudsåpning på vegprosjektet til vel 400 millioner kroner var 8. mai, mens valg av entreprenør trolig skjer medio juni.

Nær jernbane

Arbeidet med den nye vegen starter i Ve-krysset mellom E16 og riksveg 7, rett vest for Hønefoss sentrum. De første 1 400 meterne av den nye vegen fram til boligfeltet ved Ramsrud følger dagens trasé, med utvidet vegbredde fra 7,5 meter til 10 meter. Her tar nyvegen av nord for dagens veg og går gjennom ravnedaler og jordbrukslandskap fram til fjellskjæringen ved Kjeldsberget.

Den siste kilometeren går i sidebratt terreng til forbi avkjøringen til Heggen skole, fylkesveg174 og Hegga bru. Den nye vegtraseen ligger flere steder tett opp til linja på Bergensbanen.

” Dagens trasé er veldig svingete, smal og bratt og har to smale bruer der større biler ikke kan møtes.

Stor ts-gevinst

I tillegg til 6,5 kilometer ny tofelts veg med en meter bredt midtfelt, skal det bygges gang- og sykkelveg langs dagens riksveg 7 fra Kjeldsberget og opp til Heggen skole. Om lag midtveis på strekningen skal det bygges en ny 670 meter lang tilførselsveg/parsell av fylkesveg173 fra dagens riksveg 7 ved Sætra bru opp til nyvegen.

I den store fjellskjeringa gjennom Kjeldsberget skal det tas ut over 100.000 kbm stein. Dagens trasé er veldig svingete, smal og bratt og har to smale bruer der større biler ikke kan møtes. Derfor vil ny riksveg 7 på denne strekningen både gi store framkommelighets- og trafiksikkerhetsgevinster.

Mange konstruksjoner

Riksveg 7 Ramsrud-Kjeldsbergs-



Krevende vegprosjekt: Ny rv. 7 Ramsrud-Kjeldsberget på Ringerike skal gå gjennom store leireområder. Tore Gomo i Statens vegvesen ser fram til jobben som prosjektleder. (Foto: Kjell Wold)

vingene på Ringerike blir bygd som tofelts veg med 3,5 meter kjørefeltbredde, en meter bred vegskulder og en meter bredt midtfelt mellom kjørebanelene. Fartsgrensen på strekningen vil for det meste være

80km/t. Det er prosjektert to kryss mellom dagens riksveg 7 og ny veg. Et ved Ramsrud og ett ved Sætra bru. Det skal bygges fire nye bruer på til sammen litt over 300 meter i linja, den lengste er 123 meter lang.

I tillegg skal det bygges en overgangsbru over hovedtraseen. I prosjektet inngår også fire kulverter. To planoverganger på jernbane blir erstattet med ny jernbanekulvert/undergang.



Vil ha mer FoU: Statens vegvesen ønsker å øke FoU-innsatsen innen drift- og vedlikehold. Pr i dag er det bare bestilt FoU-arbeid i 2 av 110 funksjonskontrakter. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Må ha mer FoU langs vege

Statens vegvesen har 110 funksjonskontrakter innen drift- og vedlikehold. Bare i to av disse kontraktene er det hittil bestilt FoU-arbeid.

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen vil ha flere entreprenører innen drift- og vedlikehold til å drive FoU-arbeid.

Øystein Larsen, som leder etatens kompetanseprosjekt for drift

og vedlikehold, vil ha FoU inn i flere kontrakter. Første mål er minst en i hver region. Det er Statens vegvesen som må ta initiativet til dette, men Larsen inviterer bransjen til å komme med ideer.

I slike kontrakter setter Statens vegvesen av midler til dette, men det er også lagt opp til at entreprenøren må gjøre en egeninnsats.

Fokus på utstyr

– De fleste fagområder innen drift- og vedlikehold egner seg for forskning. Særlig aktuelt er utprøving og utvikling av utstyr innen vinterdrift, som ploger og strøpparater. Dette gjøres nå i en kontrakt i

Dalane i Rogaland. I kontrakt Indre Romsdal er det detaljert oppfølging av tilstand og innsats i vinterdriften. Det vil i tillegg bli satt i gang FoU-arbeid på mekanisk fjerning av snø, som er en del av etatens Salt-smart prosjekt, opplyser Larsen.

Hva vil dere gjøre for å øke FoU-innsatsen?

– Den beste måten er nok å få det inn i utlysningen, men det er også aktuelt å legge inn utvikling og uttesting som tilleggsarbeider i eksisterende kontrakter. Det er vanskelig å beskrive FoU i detalj lang tid i forvegen, og det er viktig med fleksibilitet slik at entreprenørene

kan være med å påvirke. Jeg ønsker årlige samlinger med bransjen for å utveksle erfaringer og utvikle nye ideer sammen, sier Larsen.

– Positive

Blant dem som driver med FoU i samarbeid med Statens vegvesen er Kolo Veidekke. I deres funksjonskontrakt i Indre Romsdal fra 2006 ligger det inne at de skal gjøre FoU-arbeid i forbindelse med E136 i Møre- og Romsdal, en strekning med mye næringstrafikk.

– Vi skal bidra til å effektivisere vinterdrifta langs en strekning på 12 mil. Vi kjører blant annet daglig en friksjonsbil i vintersesongen og

opplysningene blir lagt inn i en database som Sintef har. Ved å få oversikt fra ulike parametere vet vi mer om tilstanden på vege. Dermed kan vi redusere saltforbruket og gjøre tiltak på riktig tidspunkt. I tillegg prøver vi ut utstyr, sier Karl-Tore Gjengstø, teknisk ansvarlig for drift og vedlikehold.

– Vi ser positivt på dette, vi ser at vi har mulighet til å utvikle oss. Dette er en vinn-vinn situasjon selv om det blir litt ekstra jobb. Samarbeidet blir godt når vi arbeider mot felles mål. I tillegg kommer den samfunnsnyttige gevinsten i form av mindre saltbruk og bedre trafiksikkerhet, sier Gjengstø.

Pensjoneres etter 40 år

Etter over 40 års tjeneste skal deler av ventilasjonsanlegget i den 2045 meter lange Løvtakktunnelen skiftes ut.

Geir Brekke

Fram til andre byggesteg på Ringveg vest blir åpnet vil tunnelen ta all trafikken mellom Fyllingsdalen og Bergen sentrum. Med bare en tunneltube og 17.000 kjøretøyer i

døgnet, blir det periodevis stillestående kø mot sentrum om morgenen. Belastningen på det over 40 år gamle ventilasjonsanlegget har vært såpass stor at tiden for lengst er moden for en fornyelse.

Det skal skje til sommeren, når trafikken er på det laveste. Det blir nattarbeid fra midten av juni og ut juli måned.

– Vi fjerner seks av de 12 sjaktventilatorene og setter inn seks nye langsgående impulsvifter. Løsningen er valgt for å oppnå en tilfreds-

stillende brannventilasjon, opplyser prosjektleder Karsten Epland i Statens vegvesen. Innkjøp av vifter er foretatt som eget tilbud. Nå er selve monteringen ute på tilbudsregning. Det skal også gjennomføres trafiksikkerhetsinspeksjon av rv. 540 Løvtakktunnelen i år. Det har vært flere dødsulykker opp gjennom årene, gjerne frontkollisjoner når en av bilene kommer over i motgående felt. I løpet av året vil det også bli montert røykdeteksjonsanlegg i tunnelen.



Ruster opp: Tilstanden til spjeldet på en av ventilasjonsviftene forteller om forfallet i tunnelen. (Arkivfoto: Mesta)

AKTUELT

Femkamp i Drammen

■ ■ Fem firmaer fighter om jobben med utbedring av rv. 282 Holmestrandsvæien i Drammen. Det er: Aktiv Veidrift AS: 29,3 millioner kroner, Kåre Mortensen AS: 27,4 millioner kroner, Marthinsen og Duvholt AS: 25,1 millioner kroner, Arne Olav Lund AS: 25,2 millioner kroner og Isaksen Entreprenør AS: 29,8 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold).



Kamp om bruvedlikehold i Vestfold

■ ■ Fem firmaer sikler på jobben med bruvedlikehold i Vestfold for perioden 2009-2010. Det er Vedlikeholdservice Drammen AS: 4,1 millioner kroner, Norpox rehab AS 4,2 millioner kroner, BM Overflateteknikk AS: 5 millioner kroner, Multibetong AS 8,9 millioner kroner, Mesta Drift AS: 4,1 millioner kroner.

Riksveg 312 utbedres

■ ■ Riksveg 312 i indre Vestfold mellom Hof og Tønsberg skal utbedres på en strekning mellom Sjøe og Vivestad i Re kommune. Vegen skal utvides til 6,5m på hele strekningen, den skal kantforsterkes og få siderekker, men også få mykjort sideterreng og nye skilter. Jobben er nå kunngjort for tilbud med frist før sankthans. (Foto: Kjell Wold).



Tre vil bygge midtrekkverk

■ ■ Tre firmaer kjemper om jobben med å bygge flere kilometer med rekkverk på E18 i Telemark mellom Bamble og Kragerø på strekningen Riis-Auråen. Det er følgende entreprenører: Trygg vei AS: 14 millioner kroner, Mesta Drift AS: 10,2 millioner kroner og Veisikring AS: 13,4 millioner kroner.

Riksveg 355 utbedres

■ ■ Rv. 355 Krossli-Hauggrend i Fyresdal i Telemark skal utbedres betydelig det neste året. Jobben som nå lyses ut består i forarbeider asfalt langs eksisterende veg, sprengning av 1000 kbm fjell, 800 m grøft i løsmasser, 200 m fjellgrøft, 700 m grøftrens, 2500 m rensk av torvkant og forsterknings- og bærelag.

Firkamp om ny gang/sykkelveg

Fire firmaer vil bygge 1 km ny gang- og sykkelvei langs Ringveien i Sandefjord. H og K Sandnes AS: 6,1 millioner kroner, Carl C Fon AS: 5,3 millioner kroner, Mesta Drift AS: 6,2 millioner kroner, Marthinsen og Duvholt AS: 5,7 millioner kroner. Arbeidet skal starte i juni og være ferdig i november i år.

Ny vegeier neste år

– Frå 1. januar neste år blir fylkeskommunane den nye storvegeigaren i Noreg, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete, da revidert nasjonalbudsjett ble lagt fram 15. mai.

Kjell Wold

Fra neste årsskifte får fylkeskommunene dermed ansvar for hele 44.000 kilometer med veger, mens det statlige vegnettet blir på om lag 10.000 kilometer. I regjeringens forslag til revidert nasjonalbudsjett ble det foreslått at Fylkeskommunene får 6,9 milliarder kroner ekstra i 2010 for å ta over 17.200 km med riksveger og 78 ferjesamband.

106 fylkesferjer

Med overtagelsen av 78 riksvegferjesamband vil det fra nyttår være 106 fylkesvegferjesamband og 17 riksvegferjesamband i Norge. For å løse den oppgaven blir fylkeskommunene tilført midler tilsvarende det staten brukte på dette vegnettet i 2009. I tillegg er det lagt inn en økning i de frie midlene til fylkene på 1,5 milliarder kroner, heter det i departementets orientering. I dette beløpet inngår en milliard kroner som regjeringen foreslår for å styrke rammene til fylkesvegene utover dagens nivå. I NTP er det også varslet at fylkeskommunene vil få tilgang til en rentekompensasjonsordning med ramme på to milliarder kroner årlig. Det skal også brukes 500 millioner kroner årlig på rassikring på fylkeskommunale veger.

Nasjonale turistveger

I NTP ble det forutsatt at fylkene skal finansiere prosjektene "Nasjonale turistveger". Men etter en helsevurdering er en kommet til at Statens vegvesen skal finansiere denne satsinga. Det utgjør om lag 100 millioner kroner årlig. Disse midlene er ikke trukket ut fra

Nøkkeltall

Riksvegnett 2009:

Totalt: 27.300 kilometer
Stamveg: 8800 kilometer
Øvrige riksveger: 18.500 kilometer

Riksvegnettet 1/1 2010:

Totalt: 10.200 kilometer
Om lag 17.000 kilometer "øvrige riksveger" blir omklassifisert til fylkesveg.
1350 kilometer av dagens "øvrige riksveger" opprettholdes som riksveger

Fylkesvegnettet i 2009:

Totalt: 27.000 kilometer
Fylkesvegnettet fra 1/1 2010:
44.200 kilometer
Riksvegferjesamband 2009:
Totalt: 95
Del av stamvegnettet: 11
På øvrige riksveger: 84

Riksvegferjesamband 1/1 2010:

Totalt: 17
Fordi 78 ferjesamband på øvrig riksvegnett blir overført til fylkeskommunen.
6 av dagens ferjesamband på øvrig riksvegnett skal fremdeles være statlig ansvar

Fylkesvegferjesamband 2009:

Totalt: 28
Fylkesvegferjesamband 1/1 2010:
106 samband, 28 samband og de 78 sambanda som blir overført

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylke:	Fylkesveger 2009	Øvrige riksveger som blir fv.	Sum fv 2010
Østfold:	1010km	660km	1670km
Akershus:	1130km	690km	1820km
Hedmark:	2540km	1330km	3870km
Oppland:	2080km	940km	3030km
Buskerud:	1190km	610km	1800km
Vestfold:	700km	520km	1220km
Telemark:	1010km	780km	1790km
Aust-Agder:	1000km	540km	1540km
Vest-Agder:	1310km	750km	2060km
Rogaland:	1820km	670km	2490km
Hordaland:	1760km	1170km	2930km
Sogn og Fjordane:	1450km	1210km	2660km
Møre og Romsdal:	1770km	1320km	3090km
Sør-Trøndelag:	1790km	1170km	2960km
Nord-Trøndelag:	1770km	1240km	3010km
Nordland:	2570km	1550km	4120km
Troms:	1730km	1180km	2910km
Finnmark:	630km	870km	1500km

Fra riks til fylke: Brorparten av ferjesambandene går fra å være riksvegferjer til å bli fylkesferjer fra nyttår. (Arkivfoto: Helge Rong)

ramma til fylkeskommunene og er således en ytterligere styrking i forhold til det som ble varslet i NTP. – Det er store utfordringer knytt til det vegnettet fylkeskommunene får ansvaret for. Det vil framleis vere

eit statleg ansvar å setje fylka i økonomisk stand til å løyse denne oppgava, seier Navarsete. De statlige midlene til dette vegnettet blir fordelt etter kriterier som veglengde, vegstandard, befolkning og bindin-

ger. I tillegg fordeles 200 millioner kroner etter skjønn for å rette opp uønskede utslag av fylkesfordelinga. Fylkene får i tillegg 117 millioner kroner til flere stillinger som følger av de overførte oppgavene.

Handlingsprogram på høringsrunde

Statens vegvesens utkast til Handlingsprogram 2010-2013 (2019) er nå ute til høring med frist 26. juni.

Kjell Wold

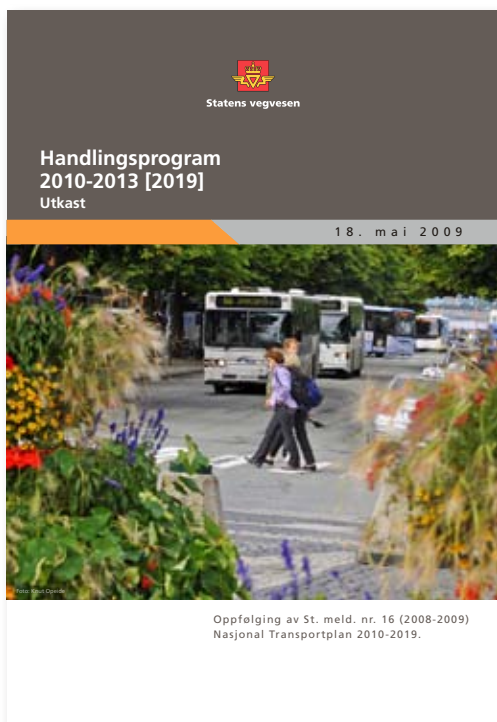
Dette er etatens oppfølging av Regjeringens St.meld. nr. 16 Nasjonal Transportplan som ble lagt fram i mars. Handlingsprogrammet for Statens vegvesen gjelder samme tiårs periode, men med hovedfo-

kus på de fire første årene 2010-2013. Programmet er etatens gjennomføringsplan for stortingsmeldingen og varsler en stortilt satsing på veg og trafikk de neste årene.

I perioden 18. mai til 26. juni vil fylkeskommunene, de store bykommunene og andre interessenter få mulighet til å uttale seg til dette utkastet til handlingsprogram. Stortinget behandler meldingen om Nasjonal transportplan og Oslopakke 3 den 11. juni. På bakgrunn av Stortingets

behandling, uttalelser fra fylkeskommuner, kommuner og interesseorganisasjoner samt videre kvalitetssikring vil Statens vegvesen stadfeste handlingsprogrammet 1. oktober 2009.

Forfallet på riksvegnettet er anslått til om lag sju milliarder kroner. Beregning av forfall er beheftet med usikkerhet. Derfor har samferdselsdepartementet tatt initiativ til en utredning for å få en ny vurdering av beregningsmetodikken for vedlikeholdsforfallet i vegsektoren.



Oppfølging av St. meld. nr. 16 (2008-2009)
Nasjonal Transportplan, 2010-2019.



Fleksibel og framtidrettet

Ny organisasjon fra nyttår: Vegdirektøren mener Statens vegvesens nye organisering vil gjøre etaten bedre i stand til å tilpasse seg nye oppgaver. (Foto: Henriette Erken Busterud)

– Vår nye organisasjon skal tåle endringer i oppgaver og aktivitetsnivå. De største endringene er at vi tilpasser oss fylkeskommunens ansvar for vegnettet og gjør regionene mer operative, sier Terje Moe Gustavsen.

Henriette Erken Busterud

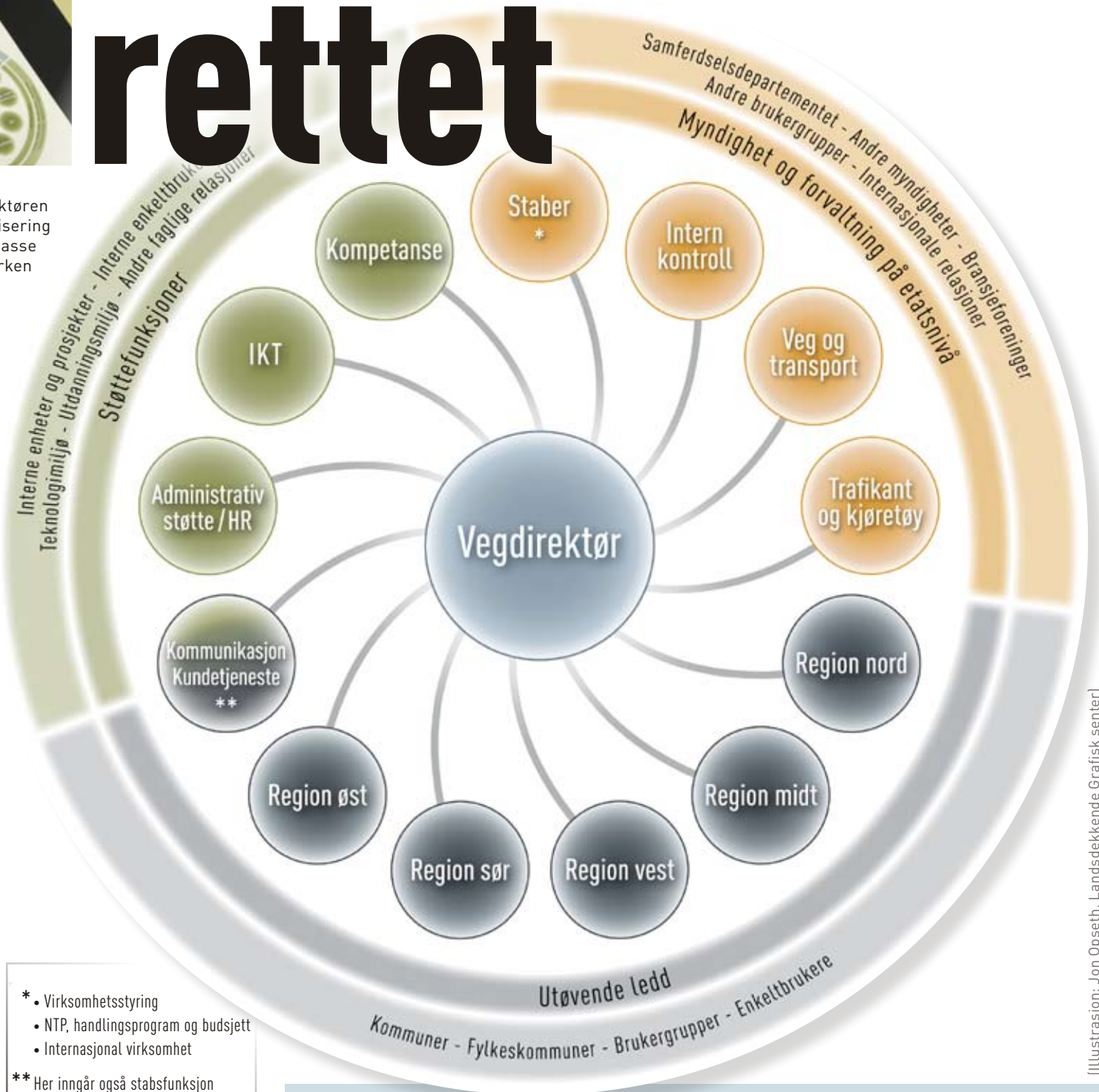
Statens vegvesens nye organisasjon skal gi klarere ansvarsfordeling mellom direktorat og regioner og legge til rette for samarbeid med fylkeskommunene. Dagens distriktskontor forsvinner. For å tilrettelegge for en god og felles vegadministrasjon opprettes det fylkesenheter for å ivareta oppgavene med riks- og fylkesveger.

– Vi skal utvikle en organisasjon som er i god stand til å møte framtidens utfordringer. Jeg er opptatt av at vi skal utvikle etatskulturen og bli mer tydelig, og enhetlig på de områder hvor det er viktig. Vi skal utvikle kunnskapsbedriften Statens vegvesen der vi sikrer gode og attraktive kompetansemiljø.

Vi skal også være en god tjenesteleverandør som løser oppgavene våre godt og effektivt, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Hvordan vil andre merke omorganiseringen?

– På trafikkant- og kjøretøysida vil brukerne våre merke at vi får bedre nettjenester. Vi legger opp til at det skal bli bedre samspill mellom kommunikasjon og nasjonale kundetjenester og har derfor foreslått å samle disse miljøene i en ny enhet. På trafikkstasjonene er håpet å få en bedre og likere behandling av brukerne. For eksempel vil færre enheter gjøre det enklere å avvikle køer ved trafikkstasjoner siden det blir



* • Virksomhetsstyring
• NTP, handlingsprogram og budsjett
• Internasjonal virksomhet

** Her inngår også stabsfunksjon på kommunikasjonsområdet på etatsnivå

NB: Endelige navn på enheter er ikke bestemt

enkler å tilpasse bemanningen i perioder. Et annet mål er at entreprenørene skal oppleve oss som bedre kjøpere, og at vi bidrar til å effektivisere og utvikle arbeidet slik at det blir mer veg for pengene. Men, understreker vegdirektøren, ny organisasjon løser ikke alle utfordringene våre. Dette er bare rammeverket. Vi må hele tida jobbe med å bedre etatskulturen, ledelsen, styringssystemene og så videre. Og ikke minst skal miljø- og trafikksikkerhet gjennomsyre alt vi gjør.

FAGFORENINGENE: God prosess, men råkjør

Proessen med SVV 2010 har så langt vært god og ryddig, men kanskje gått litt i overkant fort.

Kjell Wold

Det er blant hovedkonklusjonene i de høringsuttalelsene de største fagforeningene i Statens vegvesen har levert fram til mai i år. Foreningene er også tilfreds med den involvering og engasjement som er vist i prosessen fra alle parter og støtter i hoved-

sak den nye modellen som foreslås fra neste år.

Tekna er usikker på om etatens samfunnsansvar er ivare tatt godt nok i den nye modellen. De savner en samfunnsenhet både i vegdirektoratet og regionene til å ivareta etatens sektoransvar. De mener også at oppdragsfinansiering av ressursenheten er en hemsko for god utnyttelse av kompetansen og ønsker isteden en bevilgningsfinansiering. Tekna stiller også spørsmål ved sentraliseringen av kommunikasjon som de

mener trekker etaten i retning av en konsernmodell de ikke liker.

Parat synes tempoet i prosessen har vært i kjappeste laget og at det kan synes som om ny organisasjon forskutteres mange steder før saken er avgjort. Parat forventer at organisasjonene tas med på råd gjennom hele end-ringsprosessen og gis reell mulighet til å påvirke løsningen. FLT deler ledelsens og omorganiseringens mål om å effektivisere etaten. Mye godt arbeid er utført av gruppene så langt og FLT er tilfreds med at omorganiseringen ikke har som mål å nedbemanne. De mener det er viktig å styrke de administrative støttefunksjonene både i vegdirektoratet, regionene og distriktene.

Samler fagmiljø i nasjonale enheter

– For å oppnå bedre resultater og jobbe mer effektivt vil vi samle en del fagmiljøer i nasjonale enheter, sier Turid Stubø Johnsen som har ledet arbeidet med omorganiseringen.

Henriette Erken Busterud

– Faglige hensyn har veid tungt når vi foreslår å samle viktige fagmiljøer i en enhet. Kompetansenheten vil trolig bestå av medarbeidere som jobber med teknologi, trafiksikkerhet, ITS og miljø. Bakgrunnen er at vi vil sikre solid faglig utvikling og robuste og spennende fagmiljø på høyt nivå, som er ønskelig å holde samlet på nasjonalt nivå, og som skal samarbeide med alle regioner, sier Stubø Johnsen

Styrker kompetansen

Enheter vil ha verdifull kompetanse når NTP og handlingsprogram skal utarbeides, når sektoransvar skal utøves og i samarbeidsprosjekt mellom kommuner, fylkeskommuner og stat. Innenfor enheten vil det finnes kompetanse

som regionene kan dra nytte av når etaten skal stille til rådighet en felles vegadministrasjon for stat og fylker. Hovedoppgaver for enheten vil være å sette i gang forskning og utviklingsprogrammer i og utenfor etaten, utvikle ny kunnskap og formidle erfaringer.

Kommunikasjon/kundetjenester

– Kommunikasjon blir viktigere og viktigere. Derfor ønsker vi å samle de som jobber med kommunikasjon og kundetjenester i en enhet. Dette mener vi kan gi synergieffekter. Å framstå som en mer helhetlig og profesjonell etat overfor brukere i alle kanaler er viktig for omdømmet vårt, sier Stubø Johnsen.

Samler IKT

Også IKT foreslås samlet i en enhet.

Det er ønske om å samle det faglige og administrative ansvaret for etatens IKT. Det skal gi en bedre overordnet styring av IKT og bedre ressursbruk.

– Med en slikt enhet blir det også mindre byråkrati og administrasjon. Det legges opp til at de som i dag jobber på IT-sida i regionene og Vegdirektoratet skal jobbe i denne enheten, sier Stubø Johnsen.

FAKTA

Hovedtrekk ved forslag til ny organisasjon

- Distriktskontor blir borte til fordel for fylkesenheter som skal legge til rette for felles vegadministrasjon.
- Trafikant- og kjøretøy blir egne enheter på regionnivå
- IKT samles i en nasjonal enhet
- Kompetanse innen teknologi, trafiksikkerhet, ITS og miljø samles i nasjonal enhet
- Kommunikasjon/kundetjenester samles i en nasjonal enhet
- HR/personal/administrative støttefunksjoner samles på etatsnivå
- Enheter Veg og transport og Trafikant og kjøretøy i Vegdirektoratet får ansvar for forvaltnings- og myndighetsoppgaver
- Vegdirektør får egen styringsstab

Forslag til ny organisasjon behandles på hovedavtalemøtet 12. juni.

Fylkesenheter "erstatter" distrikt

Dagens 30 distrikter "erstattes" med en fylkesenhet i hvert fylke som skal legge til rette for felles administrasjon av riks- og fylkesvegnettet.

Henriette Erken Busterud

Fylkesenheten skal ivareta regionens ansvar for drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvegnettet og det som er igjen av riksvegnettet. Det er lagt opp til at dagens oppgaver i distriktene knyttet til forvaltnings- og byggherreoppgaver tillegges denne enheten.

Skal gi råd og innspill

Det er fylkespolitikkerne som skal ta alle beslutninger i forhold til fylkesvegene, men Statens vegvesens regioner skal stille med kompetanse. Fylkesenhetene skal sikre at regionen bidrar med gode beslutningsgrunnlag. Eksempler

på dette er faglige innspill til budsjettarbeidet i fylket, og utarbeidelse av fylkesvise handlingsprogram.

Fylkesenheten vil sikre rådgiving når bompengeprosjekter utredes, og bidra med innspill til kommunenes og fylkeskommunens arbeid med trafiksikkerhet og miljø.

– Her kan fylkesenhetene bruke kompetanse både fra ressursenheten i regionen og den nasjonale kompetansenheten, sier Turid Stubø Johnsen.

Hun opplyser at hver fylkesenhet får en leder som fylkeskommunen skal forholde seg til. Denne lederen og to-tre rådgivere skal ha kontorplass nær fylkesadministrasjonen. Disse vil ha et særlig ansvar for å sikre overordnet planlegging og løpende kontakt med fylkeskommunen i forhold til forvaltningen og utviklingen av fylkesvegene og riksvegene i fylket.

– Viktig til for fylkesk

Tettere samarbeid og viktigere tilretteleggerfunksjon. Det er noen av hovedutfordringene Statens vegvesen får overfor fylkeskommunene når Forvaltningsreformen trer i kraft i 2010.

Kjell Wold

Det tror regionvegsjef i Region midt, Berit Brendskag Lied, som både er spent, men som også ser fram til et tettere samarbeid mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene fra nyttår av.

Nye krav

– Jeg har inntrykk av at fylkeskommunene hilser det nye og tettere samarbeidet med vår etat velkommen, selv om de kanskje er litt skremt over at de øker sin porte-

følge som vegeier formidabelt. Samtidig ser jeg at fylkeskommunene er veldig opptatt av og engasjert i veg- og samferdselsspørsmål. Derfor må vi legge opp til at vi løser de nye utfordringene på best mulig effektiv og god måte, slik at forvaltningsreformen blir en suksess, sier Brendskag Lied. Hun tror det stiller nye krav til oss som etat både i forhold til kapasitet, faglighet og kanskje tempo.

Tydligere etat

– Fylkeskommunene har erfaringsmessig en kortere beslutningsveg og vi vil nok se nye og kreative løsninger i tida som kommer. Det blir spennende også for Statens vegvesen, tror regionvegsjefen.

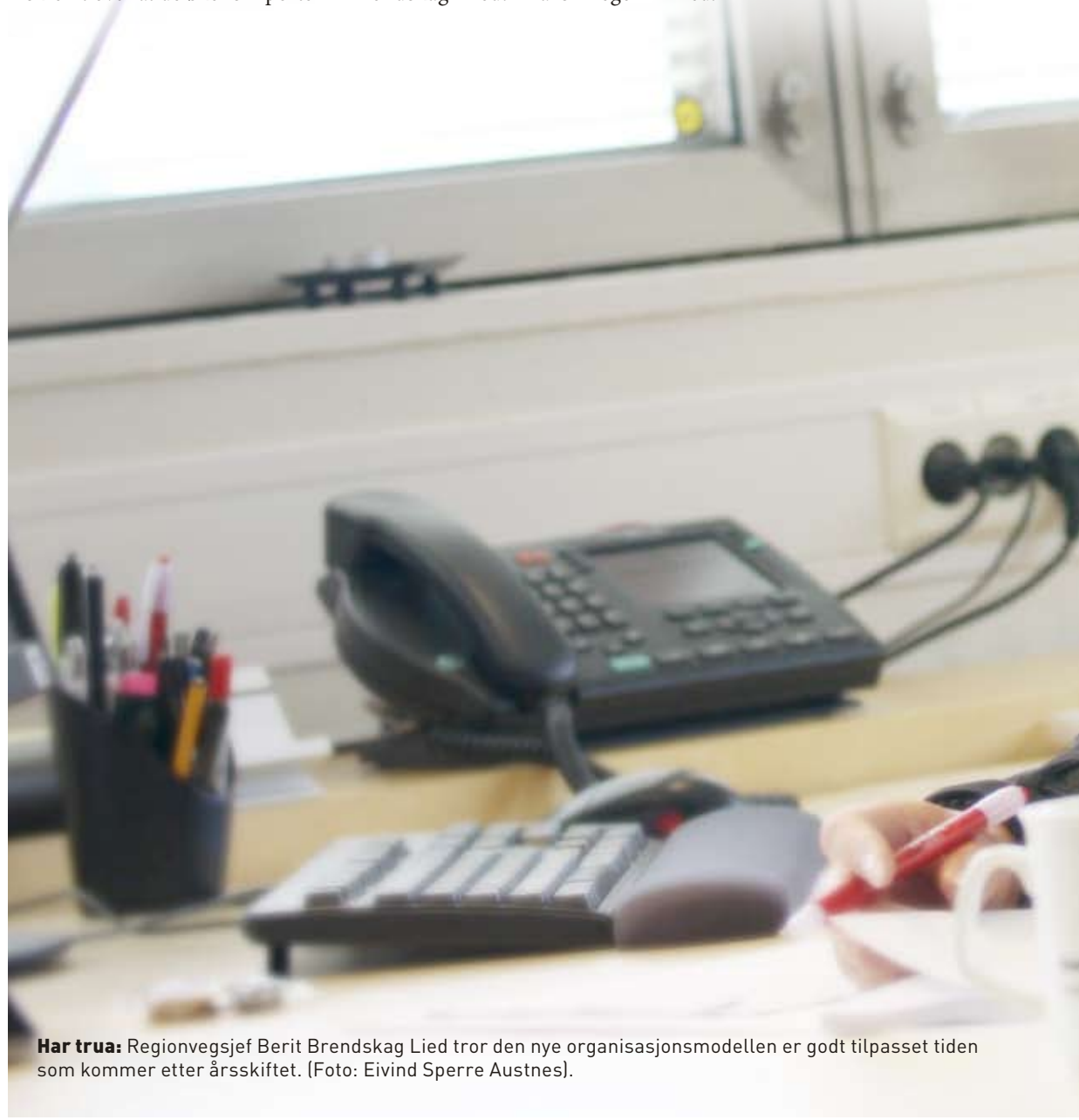
– Og det krever et tydeligere vegvesen, der vi gir gode faglige råd, men at vi også må være lydhøre for fylkeskommunenes innspill og forventninger. Jeg tror på en god dialog med fylkene, der vi stiller med en sterk regionorganisasjon som støtteapparat, sier Brendskag Lied. Fra sin egen

region har hun gode erfaringer med samarbeidet med alle de tre fylkeskommunene i Møre og Romsdal, Sør- og Nord-Trøndelag.

Hele regionen bak

At det blir store forandringer og mange utfordringer legger hun likevel ikke skjul på.

– Ta for eksempel Nord-Trøndelag der vi i år omsetter om lag 500 millioner kroner til vegger. Av dette går 400 millioner kroner til dagens stam- og riksvegnett, mens om lag 100 millioner kroner går til fylkesvegnettet. Neste år blir dette forholdet omtrent stikk motsatt. Da rår fylkene over nær 4/5 av vegbudsjettet. For fylkeskommunene er det da viktig å vite at vi stiller med mer enn bare fylkesenhetene som rådgivere og tilretteleggere. Vi stiller med hele regionorganisasjonen. Derfor tror jeg at vi skal klare den utfordringen disse endringene vil gi, sier regionvegsjef Berit Brendskag Lied.



Har trua: Regionvegsjef Berit Brendskag Lied tror den nye organisasjonsmodellen er godt tilpasset tiden som kommer etter årsskiftet. (Foto: Eivind Sperre Austnes).

rettelegger ommunene



Økt fokus på trafikk- sikkerhet og miljø



Tettere samarbeid: Mer fokus på miljø, lover utbyggingsdirektør i Statens vegvesen, Lars Aksnes. (Foto: Knut Opeide).

**– Samkjørt vegadmi-
nistrasjon mellom
Statens vegvesen og
fylkeskommunene fra
2010 har som mål å
øke fokuset på trafikk-
sikkerhet og miljø.**

Kjell Wold

Det mener utbyggingsdirektør Lars Aksnes i Statens vegvesen. Vegdirektoratet blir ett av resultatene av Forvaltningsreformen fra kommende årsskifte. Tettere samarbeid med fylkene vil øke Vegvesenets rådgiverfunksjon og styrke kompetansen innenfor disse fagfeltene når fylkeskommunene får betydelig større ansvar og aktivitet på vegsiden.

Knyttes nærmere

– Fylkenes økte betydning som vegforvalter knytter dem og oss mye nærmere sammen og gir større påvirkningsmuligheter til å øke fokuset på trafikkisikkerhet og

miljø. Både i NTP og Handlingsprogrammet varsles også økt satsing på disse feltene slik at vi får enda større drahjelp også på den måten, sier Aksnes. Han tror også fylkenes samferdselsutvalg og fylkestrafikkisikkerhetsutvalgene (FTU) vil øke det politiske trykket mot trafikkisikkerhet og miljø som satsingsområder.

Nærmere

– En tredje ting som vil dra i samme retning er at fylkeskommunene også kommer tettere inn både i planleggingen av nye vegprosjekter og i utviklingen av en rekke vegpakker for de store byområdene der trafikkisikkerhet- og miljøtemaene flagges høyt, sier utbyggingsdirektøren. Han tror ts og miljø vil få samme økte fokus også i fylkeskommunenes ansvar for drift og vedlikehold. Det kombinert med generelt økt samfunnsfokus på trafikkisikkerhet og miljø gjør at Lars Aksnes i Statens vegvesen har stor tro på at det tettere samarbeidet mellom etaten og fylkene vil gi positive utslag på trafikkisikkerhet- og miljøsidene.

Sektoransvaret blir som før

**Statens vegvesen har
samme sektoransvar
etter at fylkeskommunene
overtar deler av vegnet-
tet.**

Henriette Erken Busterud

– Sjøl om vi ikke råder over verk-tøykassa som kan brukes på fylkesvegene, skal vi ha en faglig pådriverrolle overfor fylkeskommunene. Vi skal komme med forslag og råd til hva som bør gjøres, men det er fylkespolitikkerne som skal beslutte, understreker vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Han påpeker at Statens vegve-

sen ikke bare har ett sektoransvar, men flere.

– Vi har i dag sektoransvar på flere felt, og ansvarsområdet har stor spennvidde. På noen områder har vi først og fremst en pådriverrolle for å nå felles mål sammen med andre aktører. På andre områder har vi også myndighet over virkemidler.

Statens vegvesen har sektoransvar for trafikkisikkerhet, kollektivtransport, universell utforming, miljø, sykkel, Forskning og utvikling (FoU) innenfor vegsektoren, intelligente transportsystemer (ITS).

Statens vegvesen har også overordnet ansvar for standardisering gjennom håndbøker, normer og forskrifter.

MILJØ

**Sju vil bygge ferjekai**

■ ■ Det har meldt seg sju entreprenører med tilbud på bygging av Årsnes ferjekai med tilførselsvegar i Kvinnherad i Hordaland. Kaien skal byggjast ved eit tomt industriområde (biletet), og vil gi ei innkorting av dagens ferjesamband på rv. 48 Løfallstrand. Gjermundshamn. Lågaste bodet kjem frå Gunnar Røseland Entreprenørforretning, Hus-

nes på 32,9 millionar kroner. Nærast kjem Oppedal & Sønner, Lofthus med 34,7 millionar kroner. Vidare kjem AG-gruppa 35,3 millionar kr., Byggekompaniet 35,3 millionar (knappt over AF), Skanska 35,4 millionar, Mesta 36,8 millionar og til slutt Veidekke Entreprenør med eit tilbud på 42,3 millionar kroner. (Foto: Geir Brekke)

Eidsfoss

■ ■ Fire tilbydere kjemper om jobben med bygging av 900 meter gang- og sykkelveg på rv. 35 ved Orevisa - Hesthammer nord for Eidsfoss i Vestfold. Jobben omfatter også vegutretting og VA-arbeider. Tilbyderne er: Mesta AS: 19 mill. kroner, O og T Wiike AS: 23,2 mill. kroner, Arne Olav Lund AS: 23,2 mill. kroner og Carl C Fon AS: 24,9 mill. kroner.

Kollektivselskap

■ ■ Fylkesmann Matz Sandman foreslår å danne Buskerud Kollektivtrafikk sammen med Drammen, Ringerike og Kongsberg. Han vil også si opp avtalen med Vestviken Kollektivtrafikk AS. Sandman ønsker å øke kollektivtrafikkandelen i byområdene. For å nå målet mener Sandman det er nødvendig med formalisert samarbeid mellom fylket og kommunen.

Sykkelglede til de tusen hjem

I disse dager dumper magasinet "Sykkelglede" ned i postkassene til alle husstander i byer og tettsteder i hele Region sør. Hensikten med magasinet er å skape begeistring for sykling.

Helge Rong

– Har du lagt merke til at du blir glad når du sykler? Under sykkelturen frigjøres kroppens eget vellyst- og overskuddshormon, endorfiner. Du blir i godt humør og får overskudd, sprudler Signe Gunn Myre, som har hatt ansvaret for magasinet.

– Er det om å gjøre å komme fortest mulig fram, så velger du kanskje ikke å sykle. Men, ser du derimot på reisetid som god mosjon og fin avkopling, så seiler sykkelene opp som en klar favoritt. Dårlig tid er og blir dårlig tid, mens god tid er god tid, humrer Myre.

På sykkelsetet kommer du tettere på livet. Du bruker sansene på en helt annen måte enn i bil. Når du sykler kjenner du virkelig at du lever.

–Denne sykkelgleden ønsker vi å formidle gjennom sykkelmagasinet vårt. Målet er å inspirere til en gladere hverdag, kvitirer Myre!

– Sykkelbysatsingen i Region sør har vært en suksess. Vi kan vise til en markert økning i sykkelbruken. Magasinet Sykkelglede er et ledd i dette arbeidet, forteller Myre.

Ansvarlig utgiver for Sykkelglede er Statens vegvesen Region sør i samarbeid med sykkelbyene Kongsberg, Notodden, Sandefjord, Grimstad og Mandal.



Stort opplag: Magasinet "Sykkelglede" spres i hele Region Sør i et opplag på 300 000 eksemplarer. (Illustrasjon: Knut Vedeld Hovde)

Støyskjerm med fuglestriper

På ny E18 Langåker-Bommestad i Vestfold, som åpner før sankthans i år, tas nye og mer fuglevennlige støyskjermer i bruk.

Kjell Wold

– Støyskjermer generelt og gjennomsiktige støyskjermer i for eksempel pleksiglass spesielt, utgjør en barriere for dyr og er ofte et kollisjonsobjekt for fugl i særdeleshet, forteller byggeleder Grethe Bodholt i Statens vegvesen.

Hittil har det vært forsøkt å klisetre på silhuetter av rovfugl på enkelte gjennomsiktige støyskjermer for å hindre påkjørsel av fugl, men uten særlig hell.

Redusert virkning

For å redusere dette fugleproblemet blir lengre strekninger med gjennomsiktige støyskjermer i såkalt polykarbonatmateriale på E18 Langåker-Bommestad nå merket med loddrette hvite striper. Dette gjøres i henhold til nye regler i Håndbok 242.

Lignende tiltak har vært utprøvd med hell i Sveits. Undersøkelser fra alpelandet viser at andelen fugl som fløy på gjennomsiktige støyskjermer ble redusert med 80 prosent etter at skjermene ble merket med striper. I tillegg til problemet med fugledød er gjennomsiktige støyskjermer tradisjonelt noe dyrere enn andre støyskjermer og krever mer vedlikehold.

Utsyn og barriere

Støyskjermer langs veger brukes for det meste i tettbygde strøk. I de senere årene har det også blitt mer og mer vanlig i landlige strøk for å skjerme enkelthus og nærliggende boligfelt.

Noen støyskjermer er ugjennomsiktige, mens andre har større eller mindre innslag av glass eller gjennomsiktig plastmateriale. De siste brukes for å gi de reisende mulighet til utsyn, men også for å dempe den visuelle barriereeffekten av støyskjermene.

Variasjon

For at effekten av de nye støyskjermene med fuglestriper skal ha best mulig effekt må de ikke settes opp i nærheten av trær eller busker, fordi det øker risikoen for at fugl flyr i skjermene.



Striper mot fugl: Nye støyskjermer med striper på pleksiglass skal redusere problemet med "påkjørset" av fugl, forteller byggeleder Grethe Bodholt i Statens vegvesen. Det er satt opp vel to kilometer nye skjermene på nye E18 i Vestfold. (Foto: Kjell Wold)

På Langåker-Bommestad skal det i alt settes opp 1,96 km med polykarbonat støyskjermer. De er 1,8 meter høye og står på betongmur som er 0,85 meter høye. I tillegg er det

1,2 kilometer med treskjermer på betongmur på det nye vegprosjektet og 612 meter med treskjerm uten betongmur langs den nye E18. Treskjermene er stort sett brukt der det

er kryssende viltkorridorer eller skogsområder ved eller under brukene. Noen steder skiftes det også mellom treverk og polykarbonat for å ha variasjon.



Veritasbuss: DNV på Høvik har blant annet egne tilbringer busser og gir tilskudd på inntil 10.000 kroner til miljøvennlig transport. Med dette har de klart å redusere bilbruken til og fra jobb med 10 prosent. (Foto: Nina Rangøy, DNV)

Veritas gir grønne tilskudd

Veritas på Høvik ligger ikke bare flott til i det grønne, der er de også opptatt av at deres ansatte har et grønt privatliv: Ansatte kan søke om tilskudd på inntil 10.000 kroner til alt fra sykkel til el-bil.

Henriette Erken Busterud

Hovedkontoret til DNV (Det Nor-

ske Veritas) på Høvik har rundt 1800 ansatte. Det tar rundt 20 minutter å gå fra nærmeste togstasjon og 10 min fra nærmeste buss-holdeplass. Tidligere var det rundt 70 prosent av de ansatte som kjørte bil til jobben der det er gratis å parkere.

Miljøfond på 40 millioner

Høsten 2007 ble det besluttet å sette i gang tiltak for å redusere bilbruken - et av flere miljøtiltak. Et halvt år senere var målet om å redusere bilbruken med 10 prosent bestemt og tiltak satt i verk. Og nå, to år etter, er målet nådd.

- Vi ønsker å bistå våre ansatte med miljøtiltak privat også. Derfor har vi et miljøfond på 40 millioner kroner, som våre nesten 9000 ansatte over hele verden kan søke om tilskudd fra. I fjor kunne ansatte i Norge søke om tilskudd på inntil 10.000 kroner, til alt fra miljøvennlig bil, sykkel og månedskort til energitiltak hjemme som varmepumpe. Halvparten søkte, og alle fikk, forteller Christopher Garmann, prosjektleder for miljøstyringssystemet i DNV i Norge.

Tilskuddet blir lagt direkte på inntekten, slik at det må skattes av beløpet. Ordningen videreføres i år,

med litt endring i hva en kan søke om midler til.

400 på tilbringerbuss

- For å redusere bilbruken utvidet vi også ordningen med tilbringerbuss. Vi har busser til og fra Sandvika og Skøyen stasjon som jevnlig brukes av over 400 ansatte. Dette er ikke et skattepliktig gode, men vi må ha en registreringsordning, opplyser Garmann, og legger til at de også utvikler et haiketorg, og har 5 el-biler som er mye i bruk.

Lønnsomt å sykle

Nye garderober åpner nå i mai, og

det er mulig å få hjelp til reparasjoner og vedlikehold

- For 2008 ble det registrert nærmere 170.000 km i vår interne sykkeldatabase, men det antas at det virkelige tallet er en god del høyere, ettersom det ofte er de mest ihuga syklistene som legger inn data. For 2009 støttes bruk av sykkel med 5.000 kroner hvis en bruker sykkel mer enn 40 dager. Beløpet er 10.000 kroner hvis en sykler mer enn 80 dager eller 800 km.

- Det blir interessant å se om totalt antall kilometer nå vil øke fra tidligere års registreringer, sier Garmann.

Vurderer ulike stimuli

Foreløpig er det få arbeidsteder i Statens vegvesen som har konkrete tiltak som skal få flere til å reise kollektivt til og fra jobb, men det arbeides med saken.

Henriette Erken Busterud

I fjor la Regjeringen fram sine klimahandlingsplaner. Transport og bil, inklusive tjenestereiser er prioriterte områder og statlige virksomheter skal gå foran med et godt eksempel. Veksten i biltrafikken i

de store byene må ned, og Statens vegvesen bruker mange millioner på tiltak som skal få flere til å reise med buss, bane og sykkel generelt. Men det skal også være fokus internt på tiltak for å redusere andelen som bruker bil til arbeidsreiser.

- Vi vurderer ulike tiltak for å stimulere flere til å reise kollektivt og lager nå en plan som vi vil fremme for etatsledelsen. Vi har blant annet utredet de skattemessige konsekvensene ved å subsidiere månedskort. Det kan virke som en gulrot for å få flere til å kjøre kollektivt, sjøl om det må beskattes, sier administrasjonsdirektør Jane

Bordal i Vegdirektoratet. Der har de blant annet også satt opp en skjerm som viser alle avgangstider for tog og bane i resepsjonen og innendørs sykkelparkering.

- Vi vil blant annet vurdere å ha et pilotprosjekt med subsidiering av månedskort for å se om det har den ønskede effekten. Region øst har meldt sin interesse for eventuelt å være med i et slik prøveprosjekt.

Bordal understreker at sponning av månedskort er mest aktuelt i byer med et godt kollektivtilbud. Ulike virkemidler må vurderes alt etter forholdene på de ulike arbeidstedene til Statens vegvesen.



Vurderer tiltak: Vegdirektoratet ser på tiltak som skal få flere til å reise kollektivt. Et pilotprosjekt med sponning av månedskort er noe av det de vurderer. (Foto: Henriette Erken Busterud)

LANDET RUNDT



Studentbesøk fra Luleå

BODØ ■ I forbindelse med at Ressursavdelingen har etablert gode relasjoner til studenter og ansatte ved Luleå Tekniska Universitet var det nylig besøk av 58 studenter og 2 lærere. Besøket ble gjennomført som en del av faget "Berganleggningsteknikk".

For å besøke/ befare tunnelanlegg

har de tidligere reist helt til Stockholm. Siden det er fritt for vegtunneler i Nord-Sverige, var Region nord raske med å invitere dem vestover. Hensikten er tosidig; både omdømmebygging og framtidig rekruttering. De fikk i løpet av to dager, 4. - 5. mai, med seg et omfattende program. (Foto: Viggo Aronsen)



Folkefest da E16 åpnet

OSLO ■ Skui-folk møtte mannsterke opp i regnværet da nye E16 mellom Wøyen og Bjørum ble åpnet. I bryllup betyr det lykke med regn i sløret, humret regionvegsjef Sidsel Sandelien.

– E16 er en stamveg, og en av dem som er i dårligst forfatning, men også en av dem som skal få store forbedringer, ifølge statssekretær Geir Pollestad i Samferdselsdepartementet. I statsrådets sykefra-

vær fikk han æren av å foreta åpningen. I sin gamle trasé var E16 ulykkesbelastet med 86 ulykker med personskade siste ti år.

– Trafikksikkerhet er den aller viktigste grunnen til at dette er en gledens dag, understreket Sidsel Sandelien. Den nye strekningen får en trafikk på om lag 10.000 biler i døgnet, mens dagens vei får en daglig trafikk på 1000 til 4000 biler. (Foto: Kjell Solem)



Flytter strandsonen

STJØRDAL ■ Strandsonen ved Halsøen i Stjørdal er i ferd med å bli flyttet lenger ut i Trondheimsfjorden. Bunnmassene blir tatt vekk og lagret, før de blir lagt tilbake oppå fyllmasser som et puslespill. Det er et pilotprosjekt, og derfor er det ekstra spennende å se om det blir vellykket.

– Når strandsonen først skulle flyttes så ville vi at det skulle gjøres på en best mulig måte. Så langt ser

det bra ut, men helheten er viktig, så det blir spennende å se det ferdige resultatet.

Det sier Per Gustav Thingstad, ornitolog ved Vitenskapsmuseet ved NTNU. Han har hatt en tett dialog med Statens vegvesen under hele planleggingen for å gi gode råd om hvordan man kan ta vare på fuglene i strandsonen. (Foto: Ellinor Hansen)



Haakon og Henning på hydrogen

LIER ■ Like før nasjonaldagen kastet HM Kronprins Haakon og rallykong Henning Solberg glans over samferdselsministerens lansering av Buskeruds første hydro-

genpumpe på Statoil ved E18 i Lier.

For samtidig med åpningen av den nye hydrogenstasjonen pågikk et spesielt miljørally for

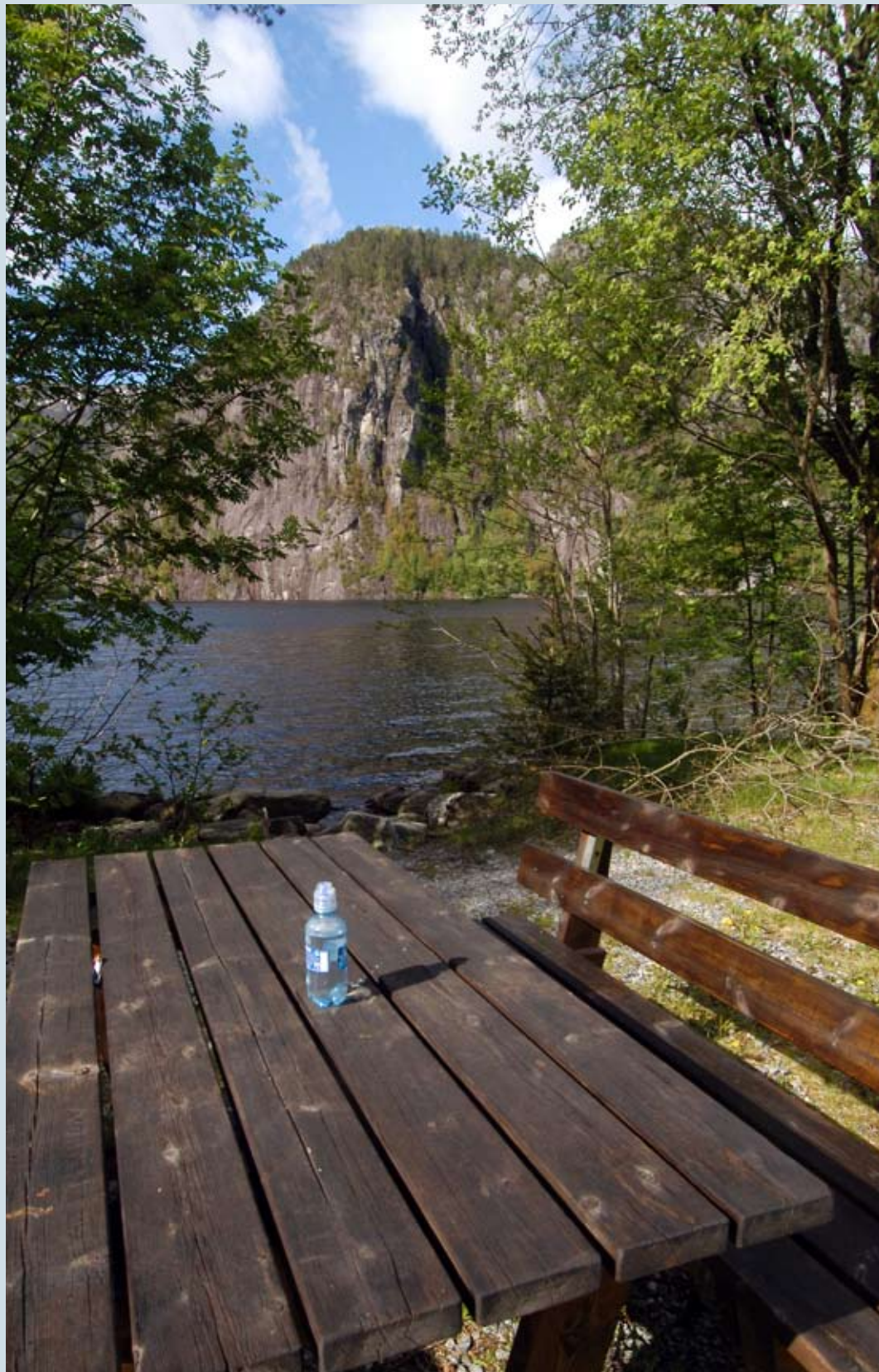
hydrogen og el-biler, der Kronprinsen deltok som sjåfør med selveste rallykong Solberg som kartleser ved sin side. (Foto: Bente Espeseth)

Kollektiv-nytt

SOGN ■ Det skal satsast meir på kollektivtrafikk, også i distrikta. Vestlandet blir med på satsinga, ikkje minst er skiltinga blitt betre no. Det er viktig med god rettleiing til potensielle busspassasjerar.

I situasjonen som her er fanga opp skulle det ikkje vere lett å trå feil for dei som vil fylgje bussen vidare frå eitt av knutepunkta i Sogn og Fjordane. (Foto: Jon A. Lien)





Idyllen ventar ved fjorden

VAKSDAL ■: Mai er månaden då Statens vegvesen endeleg fjernar stengekrossane på rasteplasskilta langs vegnettet.

Slik er det iallfall på den idylliske kvileplassen Furnestreet, som ligg langs E16, hovudåra mellom Oslo og Bergen. Her kan du nyte fre-

den nede ved Bolstadfjorden, mens stamvegtrafikanter jagar gjennom tunnelane. (Foto: Geir Brekke)



Bruåpning for morgenfugler

KONGSBERG ■ Den skal tidlig stå opp som vil få med seg den offisielle bruåpningen i Sellikdalen på Kongsberg tirsdag 16. juni. Alt klokka kvart på sju om morgenen klippes snora for den 100 meter lange takoverbygde trebrua for syklistar og fotgjengere over Lågen

sør for sentrum av sølvbyen. Da kan enda flere hundre av byens mange syklistar ta snarveien til jobben ved Kongsberg næringspark og byggeleder Odd Gulaker i Statens vegvesen (bildet) tilfreds avslutte jobben. (Foto: Kjell Wold)



Alle gode ting er tre

ANDEBU ■ Norske stedsnavn kan være både til glede og besvær. Også for Statens vegvesen. I Andebu kommune i Vestfold har det lille stedet Lakskjønn langt nord i kommunen i alle fall gitt en del utfordringer for gule skiltmakere de seneste årene. For i en omkrets av noen få kilometer skrives stedet

Lakskjønn på hele tre forskjellige måter. Lakstjønn og Laksetjønn er de to andre skrivemåtene på gule vegskilt. Vegen og vi har tatt saken og sjekket med Andebu kommune. Der bekreftes det at riktig skrivemåte vedtatt i år 2000 er Lakskjønn og intet annet. Verken e eller t er altså riktig, kjære skiltmakere.



Kontrakt: Regionvegsjef Berit Brendskag Lied og regiondirektør Håkon Tjomslund i NCC Construction AS undertegnet kontrakten på rehabilitering av Freifjordtunnelen. Byggeleder Jon Magne Frisvoll (bak t.v.) og prosjektleder Per Bjørn Gjelsten i Statens vegvesen, distriktssjef Knut Liavåg og prosjektsjef Axel B. Olsen i NCC Construction AS. (Foto: Reidun Øverland)

Signerte kontrakt

MOLDE ■ Det er entreprenørfirmaet NCC Construction AS som skal rehabilitere Freifjordtunnelen på riksveg 70. Tirsdag 19. mai skrev regionvegsjef Berit Brendskag Lied og regiondirektør Håkon Tjomslund i NCC Construction AS under

kontrakten på rehabiliteringsarbeidet.

- Rehabilitering av Freifjordtunnelen starter opp i august, og skal etter planen være ferdig i desember 2010, forteller prosjektleder Per Bjørn Gjelsten.



Soldatsikkerhet

HUNDERFOSSEN ■ Forsvaret driver et aktivt trafikkisikkerhetsarbeid blant sine soldater og siste tilskudd er en avtale med Statens vegvesen om regulære besøk ved etatens trafikkisikkerhetssenter ved Vegmuseet.

- Vernepliktige fra Rena, Terningmoen og Jørstadmoen skal tilbringe en halv dag hos oss og det ser vi frem til, sier Asmund Johannes Sletten ved senteret. Magnus Andreas Myrtevit var med i den første gruppen og får her instruksjon i sikring i bil av Vegvesenets Kai Mathisen. (Foto: Einar Søberg)

REPORTASJE



Nytt bomsekskap

■ ■ Telemark fylkeskommune har sammen med åtte kommuner i Øvre Telemark vedtatt å danne et bomsekskap for utbygging av vegen E134 og rv. 36 i nordfylket. De åtte kommunene som deltar er Nome, Kviteseid, Hjartdal, Seljord, Tokke, Bø, Sauherad og Vinje. De første vegprosjektene kan komme i gang i 2013. Antenneinnkreving trolig fra 2015. (Foto: Kjell Wold)

Citisense 09

■ ■ Skandinavias viktigste møteplass for framtidens by- og næringsutvikling, Citisense 09 arrangeres i Sandefjord mandag 22. og tirsdag 23. juni. Statens vegvesen er igjen sterkt med i arrangørfeltet og håper å gjenta suksessen fra Larvik i fjor. Konferansen byr også i år på et vel av kjente nasjonale og internasjonale foredragsholdere. Vegdirektøren er selvskreven bidragsyter sammen med to ministre Navarsete/Solheim.

Tysk vegbesøk

■ ■ En stor delegasjon tyske vegingeniører kommer i juni på nytt besøk til Norge og Statens vegvesen. Fra 16. til 26. juni skal de turnere store deler av Sør-Norge etter at de blir ønsket velkommen av trafikkdirrektør Kjell Bjørvig i Vegdirektoratet 16. juni. Reiseruten er Oslo-Drammen-Kongsberg-Numedal-Aurland-Lærdal-Geiranger-Kristiansund-Molde-Nordfjord-eid-Bergen-Odda-Hovden-Arendal-Kristiansand.

Bruvedlikehold

■ ■ Fem har meldt interesse for bruvedlikehold i Buskerud i perioden 2009-2011. Disse er: Vedlikeholdsservice Drammen AS: 6,1 millioner kroner, Ypsilon Contractors AS: 7,2 millioner kroner, BM Overflateteknikk AS: 5,8 millioner kroner, Norpox Rehab AS: 7,4 millioner kroner og Mesta Drift AS: 6,8 millioner kroner.

Ungang

■ ■ Det skal bygges ny gang- og sykkelgang under E18 ved Fokserød i Sandefjord og avkjøringen til Torps flyplass. Ungangen omfatter en plaststøpt kulvert med vinger og støttemurer og arbeidet med ungangen lyses nå ut på tilbud. Under byggingen må det bygges interimsvog og støttekonstruksjoner.

Magert brutilbud

■ ■ Det var skuffende og overraskende få søkere til jobbe med riksveg 35 Hønefoss bru på Ringerike. Kun en entreprenør viste interesse for jobben med å bygge jernbane-ungang til riksveg 35 i Hønefoss sentrum.

Miljøbilene kommer

– Skal vi klare å oppfylle klimamålene våre må vi få flere nullutslipps- og lavutslippsbiler ut på vegene.

Håkon Aurlien

Det sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete da hun besøkte den internasjonale elbilkonferansen i Stavanger. Her kunne hun ta øyesyn det beste som er på markedet.

Regjeringens mål er at gjennomsnittlig klimagassutslipp fra nye personbiler skal reduseres til 120 g/km innen 2012.

Samferdselsministeren poengterer at det ikke er bilen i seg selv som forurensar, derimot bruken av fossilt organisk drivstoff. Derfor må forbruket ned, ved å utnytte drivstoffet bedre og ved å gå over til fornybare energikilder. Hun har vært spesielt opptatt av å fremme elbiler fordi de er svært energieffektive, og fordi de har null utslipp av CO₂ når strømmen kommer fra vannkraft. Elbiler med litiumbatterier og hjelpemotorer kan redusere energibruken i den norske bilparken og dermed klimagassutslippene.

Støtte til kjøp

Skjebnen til den finanskrise-rammede norske bilprodusenten Think var et hett tema ved konferansen. Statsråden kunne ikke love støtte da andre departementer styrer ordningene for å hjelpe industri som er rammet av krisen. Realiteten er nå at ingen løsning er i sikte slik at fabrikken kan få kjøpt inn deler. Tross bestillinger på over 2500 biler er de ansatte ved fabrikken i Aurskog fortsatt permittert.

– Vi har et ønske om å komme i gang igjen i Norge men må se i øynene at rammebetingelsene er bedre i andre land, sa selskapets direktør Richard Chenny.

I tillegg til å stille strenge krav til miljø- og sikkerhet mener han Staten må bidra til kjøp av biler slik at produksjonstallene kan gå opp og vanlige forbrukere kan nyte godt av stordriftsfordeler.

Litium

Slik sett har Elbil Grenland har tatt



Verdensbil: Petter Smebye, direktør i GM Norge, mener Opel Ampera blir viktig når den kommer på markedet i Norge om to år, et år etter lansering som Chevrolet Volt i USA. (Foto: Håkon Aurlien)

en snarvei når de nå etablerer seg som Norges tredje elbilfabrikk. Fra India hentes ferdig utviklet bil som så utstyres med elmotor og litium-ion-batterier fra en egen fabrikk i Porsgrunn. Bilen vil få en rekkevidde på rundt 18 mil og kommer i salg neste år.

Også Oslos eneste bilfabrikk, Buddy, skal tilby litium-batterier i den nye oppgraderte versjonen som kommer mot slutten av året, men regner med å selge flest biler med blybatte-

rier. Bilen er registrert som motorsykel, og slipper dermed unna personbilens omfattende sikkerhetskrav. Den selges som bybil for lave hastigheter og trenger derfor ikke lang rekkevidde.

Flere lavutslippsbiler

– Vi vet dette vil bli en viktig modell for oss, både i Norge og i verden forøvrig, sa Petter Smebye, direktør i GM Norge, da han viste frem proto-

MANGE TEKNIKKER

Rafinering: Tradisjonelle forbrenningsmotorer utnytter rundt 1/3 av energien til fremdrift mens resten går tapt som varme. Løsningen kan være å få dem til å gå på fornybare drivstoffer, f.eks biogass eller etanol, eller å utbytte drivstoffet bedre.

El-drift: Ladet med vannkraft, som står for 95% av elforbruket i Norge, er elbilene helt uten CO₂-utslipp. Elbilene har vært i markedet lenge men er små i størrelse og har hatt liten rekkevidde fordi det har krevd mye å dra med seg tunge batterier. Nye batterityper gir nå økt rekkevidde og derfor kommer nå en rekke nye biler av denne typen.

Hybrid: Drivstoffet utnyttes bedre ved å koble forbrenningsmotoren til en generator/motor og å mellomlagre energi som ikke går ut på veien i et lite batteri.

Plug-in-hybrid: Hybridbiler med større batteri, som også kan lades fra nettet. Toyota mener batterikapasitet for 10 kilometers kjøring er tilstrekkelig, GM at kapasiteten bør holde til 60 km kjøring før bensinmotoren slår inn.

Hydrogen: Hydrogen har høy energitetthet og kan sammen med en brenselcelle erstatte batterier i en elbil. Ulempen er at fremstilling av hydrogen er svært energikrevende. Hydrogen kan også være drivstoff i en forbrenningsmotor, men har da tilsvarende lav effektivitet.

typen til Opel Ampera.

Bilen er en fullverdig familiebil, elektrisk drevet med strøm fra et batteri og deretter fra en bensingenerator. Et utslipp på bare 40 gram CO₂ pr km er en fjerdedel av det gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye biler i Norge.

Pengepungen er åpnet

– Vi er nå klar til å ta i mot søknader om etablering av ladestasjoner, og vil behandle disse løpende, sier prosjekt koordinatør Eva Solvi i Transnova.

Håkon Aurlien

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete markerte at første del av Transnova-prosjektet var etablert da hun offisielt åpnet prosjektets nettside under den internasjonale EVS 24-konferansen i Stavanger. Samferdselsministeren har selv tatt initiativ til å etablere Transnova-prosjektet og har lagt det til Statens vegvesens teknologienhet i Trondheim.

– Dette er transportens Enova,

og skal fremme gode løsninger som bidrar til å redusere CO₂-utslipp fra transportsektoren, sa samferdselsministeren.

I tillegg til årlige budsjetter på 50 mill. kroner har Regjeringen for 2009 bevilget 50 millioner kroner spesifikt til utbygging av ladestasjoner for el-biler og plug-in-hybrider.

Fra høsten 2009 skal Transnova også dele ut midler til prosjekter som raskt bidrar til at ny og mer miljøvennlig transportteknologi og -praksis tas i bruk. Prosjekter som framskynder økt bruk av alternative drivstoff, slik som annengenerasjons biodrivstoff, elektrisitet og hydrogen vil bli prioritert.

– Vi regner med å ha denne tilskuddsordningen på plass fra oktober, sier Eva Solvi.



www.transnova.no: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete markerte at Transnova er klar for utdeling av tilskuddsmidler sammen med Asbjørn Johnsen, Eva Solvi og Camilla Nørbech. (Foto: Håkon Aurlien)

Samler data om 770 trafikklys

Statens vegvesen kartlegger tekniske data på landets 770 signalanlegg. Pensjonist Hans Jacob Gisholt har samlet inn data og historikk fra de 60 trafikklysene i Buskerud.

Kjell Wold

– Vi forsøker å få data om signalanlegg lagt inn i NVDB, siden det vil bli en bedre løsning enn den vi har hatt til nå, sier Pål Hauge i Statens vegvesen.

Gisholt har brukt et drøyt år på jobben i Buskerud og har samlet seks bind med 750 sider, både med omfattende signalanleggsdata og en stor historiebok i tillegg.

Grønn bølge

– Jeg har et langt vegvesenliv med mye signalanlegg bak meg siden jeg kom ferdigutdannet fra Tyskland på slutten av 1960-tallet, med diplomoppgave på "grønne bølger", forteller Gisholt.

Siden har dette vært hans hovedarbeidsområde i etaten, både i Buskerud og i Vegdirektoratet. Datainnsamlingen landet rundt skjer for å oppdatere og digitalisere etatens sentrale signalregister. Bare i Drammen har Gisholt gjennomgått og finstudert teknikk og utvikling ved byens 44 trafikklys i vegkryss og ved fotgjengerfelt.

Dagens trafikklys er tredje generasjon signalanlegg siden Drammen fikk sitt første trafikklys på Brakerøya i det sagnomsuste året 1968.

Husker du

I dag er Statens vegvesen i full gang med å fornye den eldste delen av signalanleggene fra 80-tallet, i blant annet Rosenkrantzgata og Bj. Bjørnsonsgate.

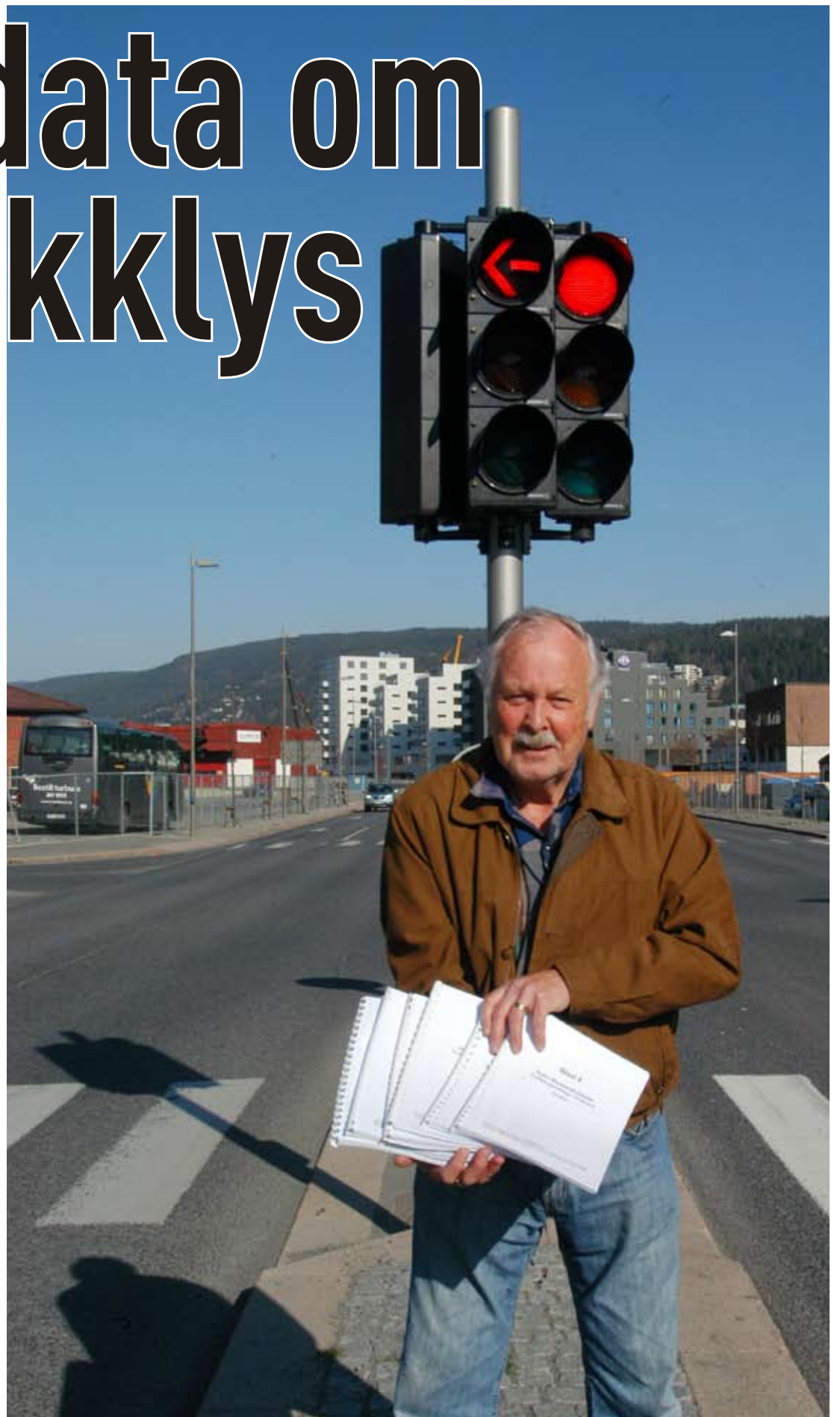
– En krevende, men søkkende artig jobb siden det er rene historiskrivningen og "husker du" opplevelser for meg gjennom et langt vegvesenliv, sier Gisholt.

Landsoversikt

Av de om lag 770 signalanleggene i Norge er rundt 220 lyssignal i gangfelt. De resterende 550 signalanleggene står i ordinære vegkryss, fordelt slik geografisk:

Region	Antall signalanlegg	Signalanlegg knyttet til gangfelt
Region øst	207	40
Region sør	170	55
Region vest	180	70
Region midt	170	60
Region nord	43	10

By	Antall signalanlegg
Oslo	134
Bergen	133
Trondheim	125
Vestfoldbyene	44
Skien/Porsgrunn	43
Drammen	44
Stavanger	37
Sarpsborg/Fredrikstad	13
Tromsø	12



Data om trafikklys: Vegvesenpensjonist Hans Jacob Gisholt ved ett av landets om lag 770 signalregulerte vegkryss. Han har samlet data og historikk om Buskeruds 60 lyskryss i seks bind på 750 sider. (Foto: Kjell Wold)



God som ny: Slik såg ut Risøy bru ut på 70-årsdagen sin 14. mai 2009. (Foto: Bernt Ove Flekke)

Feira prissett 70-åring

Det var bursdag og nesten 17. mai på ein gong då Risøy bru i Haugesund fekk overrekt Vakre vegers pris.

Bernt Ove Flekke

Det var ikkje tilfeldig at overrekinga av Vakre vegers pris 2008 skjedde nettopp 14. mai; då fylte nemleg vinnaren Risøy bru 70 år.

Og både dette vart feira. Barne- og veteranbilkortese, festtalar, gratis-konserter og illuminasjons-show på brua var med på å skape ei flott ramme rundt avdukinga av Vakre vegers pris-plaketten.

Første for vedlikehold

For første gong i prisen si historie vart det i fjor også delt ut pris for eit anlegg som utmerkar seg når det gjeld drift og vedlikehold. Og det var rehabiliteringa av riksveg 47 Risøy bru i 2004-2005 som utmerka seg mest.

– Rehabiliteringa av brua sikrar dette monumentet for framtida, eit byggverk som er ingeniørkunst av ypparste klasse og eit identitets-skapande element for byen, heitte det i grunngjevinga til juryen.

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen var imponert over arbeidet som var gjort.

– Brua er god som ny etter reha-

biliteringa, ja, kanskje betre enn noko sinne.

Varemerke

Vegdirektøren stod saman med Haugesund-ordfører Petter Steen for den offisielle avdukinga av plaketten.

Ordføreren var svært nøgd med at nettopp Risøy bru fekk prisen.

– Brua er blitt eit varemerke for Haugesund, eit varemerke som vi også brukar i profileringa av byen. Då hjelp det sjølv sagt på med Vakre vegers pris, sa Steen, som i talen sin takka Statens vegvesen for at etaten i si tid tok fatt på arbeidet med å rehabiliterare brua.

REPORTASJE

Nytt landemerke i Sogndal

Statens vegvesen har laga plan for bygging av ei ny bru på rv. 5 gjennom saftbygda og regionsenteret i Sogn. Dermed blir det eit nytt landemerke i bygda som skal byggjast i komande vegplanperiode.

Geir Brekke

– Vi veit ikkje heilt kva brutype som bli vald gjennom planprosessen, seier planleggingsleiar Ellen Njøs Slinde i Statens vegvesen. Men ei stålboge over seglingsløpet med betongbjelkar i resten av spennet er ei aktuell løysing. Denne vil ha visse likskapstrekk med dagens bru.

Brua vil bli bygt på utsida av dagens rv. 5-bru, mot Sogndalsfjorden. Men dagens bru vil bli rive når den nye brua er sett under trafikk.

Det er 50 år sidan Loftesnesbrui blei bygt. Før den tid gjekk det ei lita ferje over sundet. Brua skal tole trafikken på stamvegen gjennom Sogndal. Trafikken er venta å auke ytterlegare når rv. 5 Fjærlandsvegen blir gratis om eit par år, der bompengetaksten i dag er den høgaste i landet.

Manglar sykkelfelt

Framfor alt er dagens bru for dårleg for mjuke trafikantar, med berre eit symbolsk fortau. Det fører til at syklistane nyttar køyrebanen, som dermed blir for smal til at to store bilar kan passere kvarandre på brua.

Den nye brua er planlagt med to køyrefelt og gang- og sykkelveg på

innsida. Denne blir knytt opp til eksisterande gang- og sykkelvegnett på bae sider av sundet.

Brua er 194 meter lang, og det blir same lengda på nyebrua. Seglingsløpet skal bli 10 meter i 25 meters breidde. Dette gir passering for båtane til og frå småbåthamna på innsida av Loftesnesbrui.

Kostnader

Bygging av ny bru er omtalt realisert i første treårsbolken av regjeringa sitt framlegg til Nasjonal transportplan for 2010-19.

Planleggingsleiaren presiserer at det er eit stort arbeid med bruprojektering som skal gjerast når reguleringsplanen er godkjent.

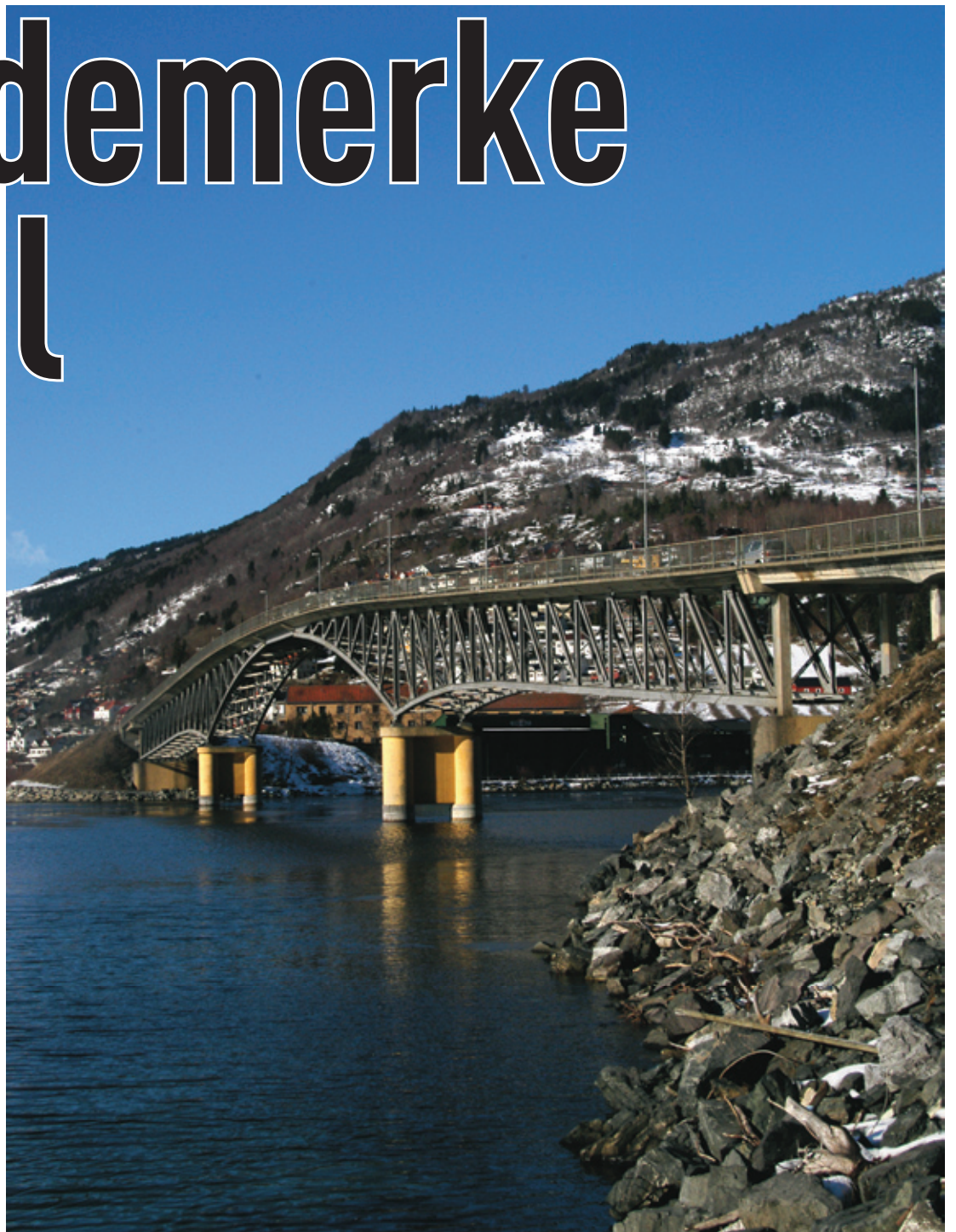
– Det er sett av 100 millionar kroner til prosjektet i framlegget til handlingsprogram for gjennomføring av Nasjonal transportplan for 2010-13. Val av brutype vil vere avgjerande for kor mykje brua vil koste. Men nye anslag kan tyde på at kostnaden vil liggje mellom 150 og 200 millionar kroner, seier Ellen Njøs Slinde i Statens vegvesen til slutt.

Får avløyning: Den 50 år gamle Loftesnesbrui skal rivast når den nye brua er sett under trafikk, på utsida av dagens bru.

(Foto: Geir Brekke)

► **Nyebrua:** Slik kan den nye Loftesnesbrui bli. (Fotomontasje: Selberg arkitektkontor AS)

►► **For trangt:** Rv. 5 Loftesnesbrui har ikkje gang- og sykkelveg i dag. (Foto: Geir Brekke)



Vegen og vi søker ny redaktør

Redaktør Helge Rong takker av som redaktør til sommeren, og Statens vegvesen søker nå hans etterfølger.

Henriette Erken Busterud

– Redaktøren skal sørge for nyhetsdekning av hele etaten i samarbeid med våre fem regioner, og vedkommende må ha evne til å balansere nyheter med interne behov, sier kommunikasjonssjef Sissel Faller.

– Vi søker etter en som er utdannet journalist eller har studert kommunikasjon på universitet eller høyskole i minimum tre år, men dette kan fravikes, alt etter praksis og egenskaper. Vedkommende bør ha minimum fem års erfaring fra

redaksjonell ledelse, herunder teknisk produksjon av avis og erfaring i nyhetsarbeid og planlegging av redaksjonell virksomhet.

Vegen og vi redigeres i henhold til prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og Vær varsom plakaten, men redaktøren må dele Statens vegvesens visjon, verdier og grunnsyn. Stillingen er plassert i Kommunikasjonsstaben. Selv om redaktøren rapporterer direkte til kommunikasjonssjefen, forutsettes en god dialog med vegdirektøren. Den nye redaktøren vil for øvrig få personalansvar for en redaksjon på fire.

Vegen og vi har et opplag på 15.000. Hovedmålgruppe er de ansatte, men avisa distribueres også til politiske miljøer, fylkeskommunene, media og bransjens aktører og organisasjoner.



Søker redaktør: Vegen og vi søker ny redaktør. Fristen for å søke er 15. juni. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Vegpolitikk ved en korsveg, del 2

■ Vegvedlikeholdet på det offentlige vegnettet er forsømt. Vegnettet har gradvis forfalt i mange tiår, trolig i det meste av etterkrigstiden. NTP 2010-2019 har som den første NTP presentert en realistisk analyse av forfallet og satt det rette navnet på etterslepet. Statens vegvesen har løselig anslått forfallet til 18 milliarder kroner på dagens riksvegnett. Det har imidlertid ikke vært mulig for meg å finne ut hvor langt Statens vegvesen vil ha kommet med å få innhentet det forsømte i løpet av planperioden. Grunnen er trolig fordi 17 150 km riksveger vil bli overført til fylkene fra 1. januar 2010 uten at standarden på dette vegnettet er oppgitt.

■ Jeg har laget et enkelt regnestykke i håpet om å få i gang en diskusjon om tempo i innhenting av det forsømte. Dersom forfallet fordeler seg forholdsmessig etter antall km, blir det 7 milliarder kroner i forfall som skal tilregnes det gjenværende riksvegnettet i 2010. Om hver meter gjenværende riksvegnett derimot krever 3 ganger så mye vedlikehold som det vegnettet som blir overført til fylkene, stiger det tilregnede forfallet på gjenværende riksvegnett til 11,5 milliarder kroner. La oss anta at forfallet til-

svarer 10 milliarder kroner ved inngangen til 2010 i 2010-priser. Er det politisk vilje til å eliminere forfallet i løpet av planperioden, kan vi anslå behovet for ekstra innsats til 1 milliard kroner om året.

■ Det salderte budsjettet for 2009 på 5 milliarder kroner i henhold til NTP skal være regnet ut for de gjenværende km riksveger i 2010 og dekker trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. Dette budsjettet er i NTP gitt et nivåloft på 773 millioner kroner i planperioden. Etter mitt regnestykke kan jeg ikke se at forfallet dermed blir eliminert i planperioden. Vi må også huske på at med stigende trafikk og vanskeligere klimatiske forhold fremover, stiger behovet for midler til drift og vedlikehold av riksvegnettet.

■ Den statlige forsømmelsen gjennom årtier må deles mellom mange regjeringer med ulik ideologisk forankring. Etter stortingsvalget i 1981 og frem til valget i 2005 er landet blitt styrt av i alt 9 regjeringer som deler på dette ansvaret, fra Kåre Willoch's rene mindretallsregjering fra Høyre etter valget i 1981 til Kjell Magne Bondevik's mindretallsregjering fra Kristelig Folke-



[Foto: Kjell Wold]

parti, Høyre og Venstre fra 2001 til 2005. Stilt overfor kortlevede mindretallsregjeringer burde Statens vegvesen ha vist en sterkere offent-

lig profil når det gjelder å få frem alvoret i situasjonen fremfor å bøye seg inn under den til enhver tid sittende regjering.

Dag Bjørnland, professor emeritus og tidligere sjef ved Transportøkonomisk institutt



[Foto: Geir Brekke]

SAS bruker bilen som skyteskive

■ I nr 16-09 av Teknisk ukeblad opplyser miljødirektør Nertun i SAS-gruppen at SAS-flyene slipper ut 129 gram CO2 pr passasjerkilometer, som da påstås å være langt mindre enn for bil. Det er også langt lavere enn gjennomsnittet for luftfarten.

■ I den nylig framlagte Stortingsmelding 16, Nasjonal transportplan 2010-2019, er det data for innenlands utslipp av CO2 og samlet transportarbeid for hhv luftfarten

og vegtransport (s.34 og s.292). Disse data gir et gjennomsnitt for luftfarten på ca 200 g pr personkilometer (Nordsjøens helikoptertrafikk trukket fra). Jeg oppfatter at SAS fremdeles har et solid flertall av flyreisene. Hvis da SAS-flyene er nede på 129 g/pkm, så må da den mindre andelen som Norwegian betjener ha et utslippsnivå som ligger langt over 300 g/pkm for at snittet skal bli 200. Det kunne være interessant om TU-journalisten også hadde innhentet noen kommentarer fra Norwegian-leiren om dette, siden SAS sine tall og påstander da medfører at Norwegian sine fly påstås å være 3 ganger verre enn SAS-flyene på klimautslipp.

■ Nertun påstår også at SAS-flyene slipper ut langt mindre enn gjennomsnittsbilen i Norge. Det er jo interessant i seg selv at SAS anser bilen som sin største konkurrent, og ikke hurtigtoget, som nå flere profilerte samfunnsaktører mener vi (dvs staten) bør bruke flere hundre milliarder på, for bl.a. å få flyreisene ned på bakken. Ut i fra at nettopp flyreisene anses som klimaverstingen innen persontransporten.

Nevnte Stortingsmelding 16 angir et CO2-utslipp fra gjennomsnittsbilen på omlag 185 g/km. Det ser ut til å være dette tallet Nertun benytter i sin analyse, og glemmer at det også er passasjerer i bilene på de lange reisene. På korte reiser i bytrafikk er det få passasjerer i bilene, men på lange bilreiser er personbelegget betydelig bedre, rundt 2 personer. Arild Hermstad i Framtiden i våre hender bruker 2,2 i sin svarartikkel i nr 17-09. Jeg har sett flere tall for dette, og for å bruke et nøkternt anslag, så vil et personbelegg på 1,8 pr bil gi et CO2-utslipp på om lag 100 g pr personkilometer for gjennomsnittsbilen. Nye biler har betydelig lavere enn dette, og utviklingen går raskt videre. Fly har en levetid på

omlag det dobbelte av bilen, slik at ny utvikling når bilparken mye raskere enn flyparken. Dessuten jobbes det med å stimulere til økt passasjertall i bilene. Både på lange og korte reiser.

■ I tillegg omfatter lange bilreiser ekspressbussen - som har et CO2-utslipp pr personkilometer som er mye lavere enn dette igjen. Når vi da vet at utslipp av CO2 høyt oppe i atmosfæren gir en mye sterkere klimaeffekt enn utslippene nede på bakken, så blir Nertun sine påstander ganske tvilsomme.

■ Klimasaken er en heit potet innen samferdselsdebatten. Aktørene innen transportbransjene vil logisk nok komme med mange typer innspill, for i hovedsak å ivareta sine egne interesser. Slike innspill som dette fra SAS, som da helt konkret bruker vegen og bilen som "syndebukk" for å framheve seg selv, og som attpå til bruker tall og begreper direkte feil, slike innspill bør da imøtegås av vår etat på en klar og synlig måte i media. Vi har jo hovedansvaret for faglig innhold i NTP, og tilbakemelding på slike faglige overtramp bør etter mitt skjønn raskt imøtegås, og da helst av vår sentrale fagenhet vegdirektoratet.

■ En liten sammenlikning med hoppporten tilsier at konkurrenter bør ha like konkurransevilkår. Her har SAS-mannen Nertun plassert seg som rennsjef i et Vikersundrenn. Han gir SAS-laget toppfart og grønt lys når det er oppdrift. Norwegian-laget får tildelt fem avsatser lavere, og grønt når det er bakvind. Bilbransjen stiller med Norway Bussekspress, men må hoppe om kvelden fra første avsatser. Og må klare seg med langrenns-ski.

Sigmund Riis
Kollektivkoordinator i Region vest

Distrikta får ikkje kollektivtransport

■ Nasjonal transportplan 2010-19 har gjennom sine val av løysingar lagt opp til at distrikta ikkje skal ha kollektive transportløyningar etter 2020. Pengane skal gå til statsbedrifta NSB som produserer ekstremt dyrt og dårleg trass i 500 milliardar 2010 kr frå staten for perioden 1946-2019. For slike midlar kunne heile landet fått eit fantastisk transportopplegg. Set vi det årlege statstilskotet til norsk jernbane til 6 milliardar 2008 kr, så er tilskotet dei siste 60 åra 360 milliardar kr utan at ein har oppnådd trafikkvekst, noko tabelloppstilliga nedanfor syner.

År	Millionar reisande			Millionar tonn	
	Tog	Buss	Bil	Tog	Lastebil
1946	45	74	73	5	58
1990	34	278	3024	7	220
2005	47	327	3752	7	254

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

■ I TØI-rapporten 887/2007 "Bedre kollektivtransport i distriktene" vert tilgangen til kollektiv-

transport i distrikta karakterisert som "dårleg elle svært dårleg" for 81 prosent av innbyggjarane, mot berre 13 prosent i Oslo/Akershus, 17 prosent i Bergen, Trondheim og Stavanger omland og 20 prosent for dei neste seks største byane i landet. Det dårlege resultatet for distrikta kjem av at Samferdsledepartementet insisterer på at transporten i stamrutenettet skal utførast på eit 4000 km langt jernbanenett i staden for på 15000 km hovudvegnett som går at inn i dei fleste kommuner og skulesenter over heile landet. Eit høgfrekvent ekspressbussnett vil produsere kvar personkm for 60 øre pr personkm i stamrutenettet på ledig vegkapasitet som vegbrukarane har betalt tre gonger for gjennom bilavgifter, medan statsbedrifta NSB produserer ein personkm på eksklusiv køyreveg for 600 øre pr personkm. Staten må inn med eit årleg tilskot på 10 milliardar kr perioden 2010-19 til utbygging og drift til jernbana for ein liten årleg produksjon på 2,5 milliardar personkm. For slike veldige tilskot til toget kan 1800 halvfulle bussar årleg produsere 17 milliardar personkm svært miljøvenleg kollektiv personkm

heilt gratis for alle deler av landet i eit høgfrekvent transportopplegg på veg. Fordi Baneverket sat sentralt i arbeidet med NTP2010-19, og Statens vegvesen truleg sa ingenting for fredens skuld, så kom ikkje denne løysinga fram. Difor må dette varslast om.

■ I nasjonal transportplan kan ein lese at det skal satsast stort på jernbane av miljøgrunnar, men realiteten er at vi får seks gonger så høge CO2 utslipp pr personkm med tog på eksklusiv køyreveg som på ekspressbussar på ledig kapasitet i eit vegnett målt i globale rekneskap. I NTP tek ein nemleg ikkje omsyn til at den energien som jernbana brukar kjem frå det globale energinettet der ny strøum må kome frå kolfyringsverk, og dessutan tek ein ikkje omsyn til at ein må tredoble den energien toga brukar på framdrift for å kome fram til jernbana sin totale energibruk. Den indirekte energien til bygging og drift av tog og køyreveg m.m. utgjør nemleg 70 prosent av jernbaner sin totale energibruk. Dette opplyser NTP2010-19 ingenting om.

Idar Mo, Sogndal

REPORTASJE

MC-treff på stripa

Andre helgen i mai arrangerte Statens vegvesen sin årlige trafikksikkerhetsdag i Grenland. Denne gangen inntok hundre mc-førere flystripa på Geiteryggen.

Inger Sigríðnes

Hovedmålgruppen var motorsyklister med fokus på førerutvikling. Tidligere roadracingfører Rolf Kåre Valderhaug var leid inn som hovedinstruktør, med bistand fra lokale kjørelærere og sensorer fra Vestfold.

– For å få lokket ut folk måtte vi også ha litt underholdning. Derfor engasjerte vi landets fremste dragracefører og falskjermhopper for å få litt ekstra liv, sa Jan Petter Lyng ved Skien trafikkstasjon. Han var likevel glad og overrasket over den voldsomme oppslutningen om arrangementet. Kjørekurset for motorsyklister hadde en teoretisk og en praktisk del med kjøring på flystripa med kjeglekjøring, unnamånover, nødbrems og andre tekniske ferdigheter. Norsk Motorcykel Union (NMCU) har spesielt fokus på sikkerhet og mener alle unge som tar mc-lappen i dag får en meget god opplæring. De er mer bekymret for den store gruppen

godt voksne mennesker som børster støvet av gamle kunster og gjør comeback på motorsykel. Der kan kjørekunnskapen være mer så som så. Morten Hansen i NMCU oppfordrer alle til å ta slike førerutviklingskurs med jevne mellomrom.



Geiteryggen: Stort oppmøte av MC-førere på TS-treff på Geitryggen flyplass i Skien. (Foto: Erik Hagen)

Kjørekurs for "rustne" MC-førarar

Statens vegvesen har også i år arrangert kjørekurs for "rustne" MC-førarar.

Olav Seim

Som tidlegare år vart det halde teorikurs nokre dagar i framkant av den praktiske treninga. Og kjøreteknikk var som vanleg ein viktig del av teoriinnhaldet.

Dette året samarbeidde Voss og Hardanger distrikt med Bergen distrikt om den praktiske kjøretreninga på bane. Søndag 10. mai trossa 50 MC-førarar véret og møtte på flyplassen på Voss til praktisk trening. Her var deltakarar frå Sotra, Bergen, Lindås, Kvam og Voss.

Forankring, styrekommando, svingpunkt, gasskontroll og bremseteknikk var element av kjøreteknikken som vart gjennomgått og terpa på. Deltakarane fekk videofilma kjøreteknikken sin, slik at alle kunne sjå med eigne auge kva dei hadde å retta på. Dei fleste heldt ut i fire stive timar og avslutta treninga tydeleg meir budd på MC-sesongen enn dei var i starten på dagen. Så er det berre å håpa at dette slår positivt ut på færre MC-ulykker i regionen vår denne sesongen.

Statens vegvesen fekk mykje godord for dette tiltaket, og vart oppfordra til å laga liknande opplegg ved inngangen til neste MC-sesong.



Rusten samling: Kring 50 "rustne" MC-førarar trassa regnvéret og møtte fram til praktisk oppfriskingskurs. (Foto: Olav Seim)



Høye svev: Jan Petter Lyng t.v. imponerte vegvesenkollega Eva Ruth Ulla med fallskjermhopp på MC-dagen. (Foto: Erik Hagen)

Ros fra bransjen

Statens vegvesen fikk gode skussmål og mye ros fra entreprenørene da de største aktørene var samlet til bransjemøtet med Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet.

Ina Porsholt Jensen

Virker tiltakspakken, og hvordan er samarbeidet mellom entreprenørene og Statens vegvesen, var temaet på møtet som Statens vegvesen hadde tatt initiativ til.

Statens vegvesens utholdenhet

ble pekt på som en viktig styrke i bransjearbeidet.

– Skal du løpe fort, må du løpe alene. Skal du løpe langt, må du løpe sammen, var budskapet fra Jon Sandnes, leder i EBA.

– Fundamentet for samarbeid er lagt. Vi har en god dialog og bransjemøter som dette bidrar til det gode samarbeidet, påpekte administrerende direktør Terje Venold i Veidekke.

Fornøyde arrangører

Handlingskraften til Terje Moe Gustavsen ble trukket fram av flere i salen. Gustavsen presiserte i sitt innlegg at det er helt avgjørende at Sta-

tens vegvesen har en god dialog med bransjen og at han ser fram til fortsatt godt samarbeid videre.

– Vi har fått et godt grunnlag gjennom regjeringens satsing på vegsektoren, og vi prioriterer drift- og vedlikehold fremover for å ta igjen noe av etterslepet, understreket han.

Bjørn Erik Selnes som organiserte møtet var godt fornøyd med dagen.

– Diskusjonene viser at vi har skapt et tillitsforhold til bransjen, og at bransjen har tillit til at vi får til ting i fellesskap. Dette har gitt oss en god plattform å bygge videre på, sier han.

TETT PÅ

NAVN: Matz Sandman ■ **ALDER:** 61 ■ **STILLING:** Fylkesrådmann ■ **BOSTED:** Lier ■ **SIVILSTATUS:** Gift med Reidun ■ **AKTUELL SOM:** Landets største veg-eier fra 1.1.2010.

Reform med muligheter

– Forvaltningsreformen er en reform med muligheter hvis staten evner å respektere og følge egne lover.

Kjell Wold

Det sier fylkesrådmann i Buskerud Matz Sandman. Han ser fram til et godt og konstruktivt samarbeid med Statens vegvesen, men ønsker seg sterkt en egen fylkesvegsjef med reell myndighet.

– Da vil vi kunne få et godt og effektivt samarbeid mellom Statens vegvesen og fylkene som den nye, store vegeieren i Norge, sier Sandman. Han mener de for all del må unngå dobbeltadministrasjon.

Uverdige

Etter Veglovens paragraf 7 skal veger som overføres være i skikkelig stand. Staten vil ikke at vegloven skal gjelde i denne reformen. Det syns han er uverdige. Men hvis staten ikke fraskriver seg ansvaret etter 1/1 2010, ser han gode muligheter til å bygge opp og ikke minst vedlikeholde et anstendig riks- og fylkesvegnett i Norge.

– Men da må ikke staten løpe fra ansvaret sitt, understreker Sandman. Han ledet an i fylkesopprøret mot den nye Forvaltningsreformen og fylkenes overtagelse av øvrige riksveger med en friskt og freidig kronikk i vinter. Der spurte han rett ut om det var meningen at fylkene skulle overta statens forfall. Reaksjonene lot ikke vente på seg og resultatet i dag er at Sandman går 1. januar 2010 mer optimistisk i møte enn for bare et halvt år siden.

Systemfeil

Sandman har spesielt det siste tiåret jobbet mye med samferdsel. Han tok for noen år tilbake også studiepermisjon for å reise Europa rundt og studere infrastruktur med hovedvekt på veg og jernbane.

– Da måtte jeg spørre meg selv hvorfor vi i Norge hadde havnet så desidert i den europeiske bakevja på samferdselssektoren. Sammen med tidligere finansminister Sigbjørn Johnsen kom jeg til at hovedårsaken til det er en alvorlig systemfeil som skyldes ettårige budsjettbevilgninger etter et alderdommelig kontantprinsipp og ikke i et langsiktig, strategisk perspektiv, sier Sandman.

Effektiv vegeier

Fylkesrådmannen i Buskerud de siste 13 årene vedgår at han fortsatt er skeptisk til fylkesovertagelse av et stort og nedslitt vegnett, men han tror at det siste halvåret likevel er pyntet såpass på reformen at det skal kunne la seg gjøre å komme ut av det både for fylkeskommunenes og Statens vegvesen sin del.

– Vi må jobbe best mulig for å

bli en profesjonell og effektiv veg-eier i tett samarbeid med Statens vegvesen. Jeg vil gjerne ha tilbake en fylkesvegsjef med reell myndighet. Den største utfordringen for fylkene etter 1/1 2010 er å få ressurser nok til en forutsigbar og langsiktig opprusting av vegnettet. Fylkene kan ikke bare bli søppelkasser for et nedslitt vegnett, sier han med sedvanlig trøkk.

Godt samarbeid

Matz Sandman har stor tillit til at samarbeidet med Statens vegvesen skal fortsette i den samme positive og konstruktive tonen som nå, enten det gjelder forholdet til regionen eller fylkene. Vegdistriktene er han glad for å bli kvitt.

– Det var kunstige og unødvendige byråkratiske skiller, mener han.

Sandman legger vekt på forutsigbarhet og langsiktig for at samarbeidet med Statens vegvesen skal bli best mulig. Tilliten til vegetaten er stor i så måte. Fylkesrådmannen er mer skeptisk til om staten og skiftende regjeringer følger opp sin del av forpliktelsene når det kommer til den harde kampen om de årlige budsjettmidlene.

– Og så må vi i fylkene og Statens vegvesen sørge for ikke å bedrive dobbeltadministrasjon, enten det gjelder planlegging, bygging eller drift og vedlikehold av det store vegnettet vi nå skal overta og forvalte i tett samarbeid med dere som fagmyndighet og rådgiver, sier Matz Sandman. Som takker for seg som fylkesrådmann når Forvaltningsreformen innføres.

FIRE KJAPPE

Hvorfor mister så mange livet i trafikken?

Dårlige veger og dårlige sjåførere.

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

Ved å bli frikoblet fra det statlige byråkratiet.

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

Ansatt en danske og en sveitser som kunne lære oss å lage sykkelveger uten at det koster en formue pr. meter.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Fristilt Statens vegvesen, gitt dem fullmakt til å gjennomføre hele NTP på 3 år, låst døra til departementet og kastet nøkkelene.



Foto: Kjell Wold

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.



Ole Arvid Flatmark og Norsk vegmuseum har ikke mottatt opplysninger om bildet i forrige utgave.



HVA SKJER?

8-9. JUNI/TROMSØ

■ NVEs skred- og vassdragsdager.

10. JUNI/BERGEN

■ SVV Pensjonistenes landsmøte.

16. JUNI/OSLO

■ SVVs konferanse om universiell utforming.

16. JUNI/KONGSBERG

■ Åpning Sellikdalen bru

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

Lite sted ved Tjølling i Larvik kommune i Vestfold. Trolig betyr navnet lite trekantet jordstykke, en snipp jord rett og slett og gjerne avgrenset av to veier, forteller lokalhistoriker Tor Bjørvik i Larvik. (Foto: Kjell Wold)

Etterlyser vegvesengult

I etterkant av et innbrudd på et tannlegekontor i Rørvik i helga etterlyser politiet en "vegvesengul varebil", skriver Namdalsavisa.

– Kanskje Vegvesenet så etter nye måter å tette hull, legge fyllinger og bygge bruer, kommenterer vår leser i Namdalsos.

Under asfalt

– I dag startet asfalteringen av Østfold, het det i en nyhetsmelding på NRK forrige uke. Vår leser i Gjøvik fikk med seg meldingen og mener dette er et godt tiltak.

– Skal hele Østfold legges under asfalt, blir det lett for harry-folket å frese fram mot Svinesund. Og så slipper vi Raymond og Lange flate ballær, kommenterer vår leser.

Godt nyttår i mai!

Bedre sent enn tidlig på Nordhordland trafikkstasjon. Eller er det kanskje en veldig tidlig nyttårs-hilsen for 2010? Ikke vet vi, men denne kunden var i alle fall nylig på besøk der og trakk

nummerlapp fredag 22. mai. I tillegg til kølapp nummer 242 fikk kunden en hyggelig hilsen der han ble ønsket et riktig godt nyttår (faksimile) av etaten. Og det var sikkert både godt og ærlig ment, selv om timingen kanskje ikke var like god, enten det er etterhåndssønske eller forhåndshilsen.



Her om dagen

Mens kastanjene blomstrer i Bygdøy allé, blomstrer det også en kastanje på det nye Jernbanetorget. (Foto: Henriette Erken Busterud)



UNORMALER 103

Ulovlig å håndheve

Dette forbudsskiltet står kloss inn til rasteplassen like før den gamle Svinesundsbrua i Østfold og må kunne defineres som en unormal.

Hovedskiltet, skilt "306.1. Forbudt for motorvogn" setter forbud mot motorisert ferdsel ned den gamle vegen mot fergestedet som var i bruk inntil brua ble åpnet i 1946. Skiltet er i gammel utførelse, men er fortsatt gyldig.

Underskiltet er derimot ugyldig, da skilt 306.1 kun kan ha underskilt som begrenser eller gjør unntak for forbudet.

Den unormale jury antar at meningen bak skiltet er å begrense kjøringen til det gamle tollstedet som nå er i privat eie og som har lite parkeringsareal.

I håndbok 50, skiltnormalene, heter det i kommentarene til skilt 306.1 at underskilt skal brukes restriktivt "og etter nøye vurdering av om reguleringen vil bli respektert og håndhevet." Juryen bemerker at en eventuell borttauing ved bruk av et motorisert kjøretøy vil være en ulovlig og straffbar handling. (Foto: Håkon Aurlien)



VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Fotballsamarbeid

Igjen går det offentlige utradisjonelle veger for å få et viktig trafikksikkerhetsbudskap fram til ungdom. Vegdirektoratet og Statens informasjonstjeneste

innleder et nært samarbeid med Norges Fotballforbund og norsk fotballungdom i kampen mot dårlig og trafikksikkerhetsfarlig kjøretferd.