



Statens vegvesen

Vegenogvi

Nr. 8/09 • 25. juni • 8. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

SYKKEL:

Statens vegvesen bruker i år 100 millioner kroner på sykkeltiltak i Oslo.

SIDE 8-9

ASFALT:

Et 40 tonn tungt monster rullet sakte langs E6 nord i Østfold sist uke.

SIDE 12-13

MILJØ:

De som bor og jobber i gatefornyelsesprosjektet i Stavanger har vært tålmodige.

SIDE 10

|| all enkelhet

LEDER SIDE 2

Kamp mot fartsbølger

Folk med ulovlig trimmede biler går nå mer usikre tider i møte. SIDE 7



Enklere i bommen

Utenlandske bilførere på norske veier får det enklere med å betale bompenger. SIDE 7



Grønt lys

No får vefsningar og andre helgelendingar Vegpakke Helgeland.

SIDE 10

Stenger i åtte veker

Statens vegvesen stenger rv. 13 og rv. 7 Vallaviktunnelen i Hordaland i åtte veker. SIDE 11

Siste Helgen

SIDE 23



(Foto: Håkon Aurlien)

Ny brannisolasjon i tunnel. Et 3,6 cm lag av et unikt isolasjonsmateriale, som for første gang tas i bruk i Norge, skal beskytte Bjørvikatunnelen mot det verst tenkelige scenario: En tankbil med 40.000 liter bensin i full fyr.

– Tunnelen skal brukes i veldig mange år. Det kommer til å skje trafikkuhell i den, og noen vil føre til brann. Siden det ikke vil være mulig å reparere utenfra, må vi bruke de beste metodene for å hindre at tunnelkonstruksjonen blir skadd om det verste skulle skje, sier prosjektleder Svein Røed (bildet).

SIDE 11



Midtfelt virker

– 18,5 kilometer oppmerket midtfelt på E18 gjennom Telemark har redusert antall skadde og drepte i møteulykker til under det halve, sier trafikksikkerhetskoordinator Bjørn Richard Kirste i Nedre Telemark distrikt.

SIDE 4-5

DAGSORDEN

I all enkelhet

LEIAR

Helge Rong

■ At norske medier ofte tyr til enkle metoder og bevisst valg av kilder for å fremstille saker slik de ønsker, er ikke noe nytt. Ei heller da Aftenposten søndag 14. juni, over en dobbeltside, kunne slå fast, med fete typer, at "Veiprosjekter sprekker for milliarder".

■ Ingressen, inngangen til saken, slår videre fast at "Veibudsjetter sprekker i tur og orden, iblant med voldsomme beløp." Dette er, for å si det lett, litt for enkelt, Aftenposten. Nå er det rett nok sånn at journalister er utdannet for å forvalte ordets makt, men det skader da ikke med litt matematikkunnskaper også!

■ Den tendensiøse linjen fortsetter i brødteksten. "Kostnadene løper løpsk fra storting og veimyndigheter godkjenner prosjektene til de står ferdig." Nærmere generalisering skal man lete lenge etter.

■ Regnemestere i både Statens vegvesen og hos andre aktører i anleggsbransjen har i tiden før finanskrisen slitt med å finne prisnivået. Tilgangen på arbeidskraft har vært dårlig, men man har også avdekket at det har forekommet prissamarbeid innen segmenter i bransjen. Slike forhold har ikke gjort regnekunsten enklere.

■ Nå er det heller ikke slik at det ikke gjøres feil i Statens vegvesen, men noen ganger har kostnadsoverslagene faktisk gått i motsatt retning. Også der med beløp som overstiger 100 millioner kroner. De siste årene har også alle prosjekt over 500 millioner kroner vært gjenstand for såkalt kvalitetssikring, en prosedyre der Samferdselsdepartementet er oppdragsgiver. Så er også tilfelle for de prosjekter Aftenposten omtaler. Skal man ta Aftenposten på alvor, har jo også kvalitetskontrollørene gjort samme regnefeil.

■ Alle kan gjøre, eller regne, feil. Så som Aftenposten kan når de velger sine kilder. Ikke minst blant dem som er å finne i de anonyme rekker. Den største feilen er likevel fremstillingen om at kostnadene i alle "veiprosjekt" løper løpsk. I all enkelhet må man kunne slå fast at verden faktisk har mer enn to farger.



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Det hjelper ingen av de 70 og alle deres etterlatte, men det går i alle fall rette veien.

God sommer!

Snart skal de fleste av oss ha sommerferie. Da er det tid for et tilbakeblikk, en liten oppsummering når året snart er halvgått.

Vi gikk inn i dette året med et statsbudsjett som tilsa økt aktivitet i 2009 i forhold til foregående år. Året var knapt en måned gammelt da regjeringens tiltakspakke kom. 2,3 milliarder kroner ekstra ble satt for å bidra til sysselsettingen i bygg- og anleggssektoren. Til sammen har dette gitt oss store utfordringer og mange oppgaver også i resten av året.

I februar kom utredningen om eksternt vegtilsyn. Et flertall i det offentlige utvalget anbefaler at det opprettes et eksternt vegtilsyn. Mindretallet anbefaler at det ikke opprettes et eget tilsyn. Utredningen er nå på høring. Deretter vil det bli en politisk behandling. Uansett konklusjon; dette vil medføre endringer for Statens vegvesen.

Nasjonal Transportplan for perioden 2010 – 2019 fikk sin sluttbehandling i Stortinget den 11. juni. Stortingsbehandlingen avsluttet et omfattende og krevende arbeid med selve planen der mange i etaten har nedlagt et stort arbeid. Transportplanen slik den ble innrettet fra regjeringen og fikk sin tilslutning i Stortinget, gir en betydelig økning av våre oppgaver og vår aktivitet i de kommende årene.

Arbeidet med forvaltningsreformen går videre. En krevende omlegging. Vi har tilrettelagt et godt samarbeid med fylkeskommunene og vil nok "komme i mål" til 1. januar 2010, men det gjenstår mange avklaringer og mye arbeid før årsskiftet.

Omorganiseringsskjemaet – SVV 2010 – er godt i rute. Hovedstrukturen er på plass og mange ledere er innplassert i ny organisasjonsstruktur. Etter sommerferien tar vi fatt på resten av organisasjonsstrukturen og innplasseringer. Jeg føler meg nå ganske trygg på at vi har ny organisasjon på plass fra 1.1. 2010.

I årets fem første måneder omkom 70 mennesker på veiene i Norge. Det er det laveste tallet for denne perioden på mange år. Det hjelper ingen av de 70 og alle deres etterlatte, men det går i alle fall rette veien. Mye tyder dessverre på at dette ikke gjelder juni måned. Bare sist helg var det fem dødsulykker. Det viser at en bedre utvikling brått kan snus, og minner oss alle på at vi fortsatt har en stor oppgave på veien mot 0-visjonen.

Lavere fart gir færre drepte. Jeg håper at den nye fartsplanen gir resultater. Der er vi alle viktige bidragsyttere. For å spre informasjon. Snakke med venner og bekjent. Og være gode forbilder både for egne barn og for våre venner og kjente.

Vi legger bak oss et halvår med mye innsats og godt arbeid fra alle i Statens vegvesen. Jeg håper dere alle får en velfortjent ferie der dere kan slappe av og lade opp til nye utfordringer.

Jeg ønsker dere alle en god sommer – kjør forsiktig!

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 23. juni kl. 13.00. Neste utgave kommer 3. september 2009

KRONIKK

FREMTIDENS MØTEPLASS ■ Byrommene vil få stor betydning, fordi det er her de kreative hodene ønsker å møtes for å utveksle ideer og utvikle sine nettverk.

Det fjerde byrom, den femte frihet

■ Merker du det også? At det skjer noe i byen din? Det blir flere mennesker i sentrum, det skapes flere møteplasser der folk kan treffes for å utveksle ideer og kunnskap. Hitil er det vel stort sett arkitekter og planleggere som har brukt begrepet byrommet, men nå blir det stadig viktigere for oss alle som arena for kommunikasjon, planlegging og utvikling. Det skjer en glidende overgang mellom private lokaler og det offentlige byrommet. Stadig flere virksomheter og institusjoner åpner større deler av deres egne bygninger og private områder for offentligheten, og de gjør det bevisst. De flytter ut av huset, samtidig som de åpner fasadene slik at flere kan slippe inn. Det skapes en ny type byrom, det fjerde byrom, et område hvor mange mennesker kan møtes og utveksle ny kunnskap.

» Her spiller det ingen rolle hvem du er, bare du vil være med på og bidra til fellesskapet.

■ Det fjerde byrom er en god arena for kunnskapsdeling, først og fremst fordi det er en uformell arena. Her spiller det ingen rolle hvem du er, bare du vil være med på og bidra til fellesskapet. Det er viktigere enn du tror. Mange av de bedriftene vi skal leve av i fremtiden er ennå ikke skapt. Næringslivet må trekke til seg kreative mennesker som kan skape verdier som grunnlag for utvikling og vekst. Disse dynamiske personene etterspør urbane kvaliteter. Byrommene vil få stor betydning, fordi det er her de kreative hodene ønsker å møtes for å utveksle ideer og utvikle sine nettverk. "Man må gjøre byen trangere fysisk og tettere mentalt, man må skape friksjon," skrev Erling Dokk Holm i Dagbladet 13. juni.

■ Dette er et viktig grunnelement i strategien til Prosjekt Bystrategi i Region sør. Det startet som et nokså internt vegvesenprosjekt, men utviklet seg raskt til å bli et samarbeid mellom likeverdige partnere; fem fylker, 26 bykommuner, statlige transportetater og en del interesseorganisasjoner. Samarbeidet har resultert i en felles strategi for å komme fram til helhetlige og avta-lefestede areal- og transportpakker over kommunegrensene i de fire byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen. Det er møtet mellom mennesker som har skapt denne utviklingen. For bare tre år siden var det få som hadde tenkt tanken. I dag er de mellomstore byregionene i ferd med å bli "viktige dynamoer og lokomotiver for ønsket utvikling," som Vegen og vi skrev i



Folkets møteplass: Åpne byrom, som strandpromenaden i Drammen, er fremtidens møteplasser for folket. (Arkivfoto: Kjell Wold)

INGE FOSSELIE



■ **HVEM:** Inge Fosselie er seniorrådgiver Statens vegvesen, Region sør, han har bak seg en lang karriere som journalist, først og fremst i NRK, men også som ansvarlig redaktør for Vegen og vi. Fosselie har også jobbet som kommunikasjonsrådgiver for daværende Statens vegvesen Vest-Agder. (Arkivfoto: Geir Brekke)

nr. 5/09.

■ Møtet mellom mennesker er også et hovedelement i årets Citisensekonferanse om fremtidens by- og næringsutvikling. Beslutningstakere innen næringsliv, politikk og det offentlige Norge møtes for å drøfte hvordan vi håndterer store omveltninger og endringer på

positive og konstruktive måter. Der kommer også det "store" begrepet åpenhet til å stå sentralt. Med andre ord hvordan verden etter hvert er blitt helt flat og åpen når det gjelder muligheter til kommunikasjon.

■ Alle kjenner Wikipedia som et grenseløst, demokratisk og selvkorrigerende oppslagsverk. Noen er også fortrolig med et annet wiki-begrep (wiki: mangfoldig), nemlig Wikinomics: Et grenseløst kreativt samarbeid basert på åpenhet og deling av kunnskap. Jo mer du deler, jo mer får du igjen. Internettet har gjort en global deltakelse, idéutvikling og deling mulig. Et samarbeid som lønner seg, ganske enkelt fordi samlet kunnskap om et tema alltid er større utenfor bedriften enn innenfor.

■ Vi er ikke lenger så opptatt av egen fortrefelighet at vi glemmer å spørre hva de andre mener. Slik var det "før i tiden," da informasjon ble regnet som et maktmiddel. Det var viktig å kunne mer enn andre, så kunne man dele ut kunnskapen alt etter hvor hensiktsmessig det var i forhold til å beholde makten. Slik er det heldigvis ikke lenger. Nå må vi åpne opp og ta debatten. Friheten til fri flyt av informasjon, den femte frihet, er kjent av alle som er hyp-

pige brukere av Internettet. Her ligger alt åpent for alle, og spredningen av informasjon skjer lynraskt, på godt og på vondt. Her kan godt omdømme skapes på få minutter, og her kan det komme i fritt fall på et øyeblikk. Alt avhenger av evnen til å kommunisere og viljen til å være åpen. Og så må vi ta inn over oss at Internettet gir mulighetene: Enten er du på nett, eller så er du ikke.

■ Vegen og vi er etatsavisen til Statens vegvesen. Den utgis etter Redaktørplakaten, noe som innebærer at redaktøren står ansvarlig for innholdet innenfor rammen av grunnsynet og formålet til virksomheten som eier avisen. I den sammenheng er det verdt å merke seg at Mediefridomslova som ble gjort gjeldende fra siste årsskifte, i § 2 gjør det klart at informasjonsavdeling og redaksjon ikke skal blandes sammen. § 4 slår fast at prinsippet om redaksjonell uavhengighet gjelder. Denne redaksjonelle friheten kan kobles til åpenhet og tydelighet, som er avgjørende for god kommunikasjon. På nettet må www.vegvesen.no vise at Statens vegvesen er en åpen samfunnsaktør som forholder seg til bredden i de problemstillingene etaten jobber med.



Statens vegvesen

I MEDIENE:



Uheldig deling

Midtre Hålogaland vegdistrikt skulle etter planen legges ned og ledelsen overføres til Bodø og Tromsø. Etter heftige protester fra politisk hold har nå Vegvesenet snudd. Ordfører Helge Eriksen i Harstad er en av de mange politikerne som har slåss for å unngå å splitte opp Midtre Hålogaland vegdistrikt. Han mener at en deling av kontoret vil ha fått svært uheldige følger.

– Da ville man fått kunstig deling mellom Nordland og Troms, sier Eriksen til NRK Troms.



Ikke gjort nok

Yrkessjåførene er bekymret for at veiene i Telemark blir dårligere når fylkene overtar ansvaret for riksvegnettet. Nestleder i Yrkestrafikkforbundet i Telemark, Joar Luraas, frykter enda dårligere veivedlikehold i utkantene. Han mener fylkespolitikere og Vegvesenet ikke har gjort nok for å skaffe ekstra penger før fylket overtar ansvaret fra årsskiftet. Yrkestrafikkforbundet foreslår også at kommunene får egen vegmester, melder NRK Telemark.



Vegkrangel

Nå når prosjektet går inn i sluttfasen blåses det opp til vegkrangel mellom driverne ved Namsos Storsenter, Namsos kommune og Statens vegvesen. Uenigheten går på oppstart, parkeringsløsninger og gjennomføring av nødvendig rehabilitering av Verftsgata i Namsos sentrum. Vi anmoder om at oppstart av gravearbeidet utsettes inntil partene har drøftet saken på nytt. Så lenge høringsfristen ikke er ute, er det respektløst å påstarte arbeidet uansett hva Statens vegvesen og entreprenøren måtte mene, foreslår Namdalsavisa på lederplass.

Gudbrandsdølen Dagningen

Klar melding

Statens Havarikommisjon Transport (SHT) har foretatt grundige undersøkelser etter ulykken på Dovrefjell. SHT har klar melding til Mesta: Entreprenøren må ta hensyn til at værforholdene kan endre seg fort på fjellet. Det er viktig at entreprenøren følger opp forholdene kontinuerlig med hensyn til vind, og setter dette i sammenheng med friksjonen. Vegvesenet får også klar melding: Det synes som om Statens vegvesen ikke har tatt stilling til kombinasjonen av glatt vegbane og sterk sidevind, og den påvirkning dette kan ha særlig på høye kjøretøyer.

MØTEULYKKER

Vil hindre møteulykker

Statens vegvesen vil gjerne bruke mer penger på å bygge midtrekkverk og profilerte sperrefelt.

Håkon Aurlien

I sluttrapporten fra etatens ulykkesanalysearbeid antydes også lavere fartsgrense på de deler av vegnettet som ikke har midtrekkverk.

– Møteulykker er de mest alvorlige ulykkene vi har. Disse har sammenheng med at trafikken øker, særlig tungtrafikken, på et vegnett som er for smalt. Vi har etter hvert utviklet en rekke gode tiltak som nå blir lagt inn og regner derfor med at antall møteulykker skal reduseres i årene som kommer, sier Finn Harald Amundsen som leder

Vegdirektoratets trafiksikkerhetsseksjon.

– I Handlingsprogrammet har vi planlagt hvordan midten skal sikres ved midtdeler, midtrekkverk, midtmarkering eller sperrefelt. For tiden har vi forsøk på gang med ulike utforminger, sier Amundsen.

Flest ulykker

Møteulykker starter som en utforkjøringsulykke ved at et kjøretøy skjærer ut av sin kjørebane. Skjer dette mot venstre og det kommer et kjøretøy imot, kan følgene bli særdeles alvorlige. I 2007 omkom 104 av til sammen 233 trafikofre i møteulykker.

Møteulykker er den ulykkestypen som gir flest dødsfall i vegtrafikken. Grunndige analyser av ulykkene i 2007 forteller at:

- Halvparten av ulykkene (43

ulykker) skjedde på europaveg og 36 ulykker på riksveg

- Om lag 40 prosent av ulykkene (34 ulykker) var møteulykker mellom person- eller varebiler, mens kjøretøy av ulike vektclasser var innblandet i de øvrige ulykkene
- Tunge kjøretøy (vogntog, lastebil, buss) var innblandet i 40 prosent av ulykkene (35 ulykker)
- 55 ulykker inntraff i kurve, 29 ulykker på rett strekning, mens de 3 øvrige inntraff på bru, tunnel og i kryss
- Nesten halvparten av ulykkene (42 ulykker) skjedde på tørt bart føre, 22 ulykker på våt og bar veg, mens de øvrige skjedde under vinterlige føreforhold med snø, is eller slaps
- I nesten halvparten av ulyk-

kene (42 ulykker) er høy fart etter forholdene vurdert å ha bidratt at ulykken inntraff

- I 9 av ulykkene var minst én av førerne ruspåvirket
- I 18 ulykker var minst én av førerne trøtt eller hadde sovnet
- I 7 ulykker er det mistanke om at ulykken var selvvalgt
- I 38 ulykker (44 prosent av ulykkene) hadde en eller flere involverte førere eller passasjerer ikke brukt sikkerhetsutstyr (bilbelte, hjelm)
- I 59 ulykker er manglende førerdyktighet (for lite kunnskaper, liten erfaring og ferdigheter til å føre et kjøretøy, feilvurderinger eller overdreven tro på egen dyktighet) vurdert å ha vært en medvirkende faktor til ulykken eller skadeomfanget

- Ved vel halvparten av ulykkene (45 ulykker) antas stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy å ha bidratt til at ulykken fikk et alvorlig forløp

Anbefalinger

I sluttrapporten anbefales fire tiltak:

- Det bør settes av ressurser til bygging av midtrekkverk på en større del av vegnettet
- Midtrekkverk eller sperrefelt bør etableres på vegger med en viss trafikkmengde.
- Vanlig midtoppmerking bør erstattes med profilert oppmerking.
- Lavere fartsgrense på den delen av vegnettet som ikke har midtrekkverk



Midtoppmerking, her på E6 i Hedmark, gir økt avstand mellom møtende trafikk og har godt effekt. (Foto: Håkon Aurlien)



Rumlefelt: Striplet midtoppmerking gir økt avstand på E6 langs Mjøsa. Her gjøres et forsøk med en ny type frest rumlefelt som varslar føreren hvis vedkommende kommer inn på midtfeltet. (Foto: Håkon Aurlien)



Stål: Midtrekkverk i stål er prøvd ut på E6 ved Hunderfossen i Oppland. (Foto: Håkon Aurlien)



Betong: Midtrekkverk i betong har gitt gode erfaringer på E18 i Telemark. (Foto: Kjell Wold)

FAKTA

Flest møteulykker i Oppland

E6 i Oppland er den riksvegstrækning i landet som har flest alvorlige møteulykker, det vil si møteulykker der mennesker blir drept eller alvorlig skadd.

Listen over de 21 mest ulykkesbefengte riksvegene viser stor forskjell i relativ ulykkesrisiko, det vil si den enkelte trafikants risiko for å komme ut for en møteulykke. Tallet i høyre kolonne viser antallet ulykker med drepte og alvorlig skadde for hver 1 milliard kjørte kilometer.

Veg	Antall møteulykker	Relativ risiko
E6 i Oppland	31	16
Rv. 3 i Hedmark	25	19
E39 i Rogaland	22	8
E6 i Akershus	22	4
E6 i Sør-Trøndelag	21	8
E6 i Nordland	20	11
E6 i Hedmark	18	13
E39 i Vest-Agder	17	12
E18 i Aust-Agder	17	12
Rv. 35 i Buskerud	16	19
E39 i Møre og Romsdal	15	12
E6 i Nord-Trøndelag	13	7
E16 i Oppland	12	24
E39 i Hordaland	12	4
E16 i Buskerud	11	13
E16 i Hordaland	11	10
Rv. 80 i Nordland	10	16
E18 i Telemark	10	11
E18 i Vestfold	10	3
Rv. 7 i Hordaland	9	22
Rv. 7 i Buskerud	9	8

– Midtfelt virker

God effekt: -Merket midtfelt på E18 har gitt god effekt, sier trafiksikkerhetskoordinator Bjørn Richard Kirste i Statens vegvesen Region sør. [Arkivfoto: Kjell Wold]

18,5 km oppmerket midtfelt på E18 gjennom Telemark har redusert antall skadde og drepte i møteulykker til under det halve.

Håkon Aurlien

I år blir ytterligere 7 kilometer av E18 merket om på samme måte.

– Tiltaket har hatt god effekt, sier trafiksikkerhetskoordinator Bjørn Richard Kirste i Nedre Telemark distrikt.

– De fem strekningene som ble merket, hadde til sammen i snitt tre personskaueulykker hvert år hvor et kjøretøy krysset midtlinjen til venstre og kom i en møteulykke eller kjørte utfor på venstre side.

– Etter merkingen har det skjedd litt over en slik ulykke hvert år, forteller han.

De fire siste årene før merkingen omkom to mennesker, to ble meget alvorlig skadd, fire alvorlig skadd og 17 lettere skadd. Etter merkingen er en

person alvorlig skadd og tre lettere skadde.

Økt avstand

Merkingen innebærer at gammel merkemaling tas bort, at høyre kantlinje flyttes ut og at det i stedet for en gul hel eller stiple midtlinje lages parallellinjer som visuelt "skyver" møtende trafikk til høyre.

Midfeltene i Telemark varierer i bredden fra 1-1,5 meter. Manglende standard og forsøk har gitt tre ulike typer oppmerking. En er en profilert sperrelinje og frest rumlelinje. Den neste består av en profilert sperrelinje og sperreområde. Den tredje metoden består av en profilert sperrelinje med et "sperreområde" fylt med profilerte linjer.

Vekker fører

Profileringen består av merkematerialet med en ruglet overflate som støyer når et bildekk treffer merkingen. En trett bilfører blir dermed varslet og reker å reagere før bilen er over i møtende kjørefelt.

De tre alvorlige ulykkene som har skjedd etter ommerkingen, har et annet forløp. I to tilfeller hadde kjøretøyet vært utfor på høyre side før det fikk sleng og kom over i motgående kjørefelt. I ett tilfelle skjedde en møteulykke på snø-/isføre i en slak kurve.

10 meter

De 18,5 km av E18 som er merket og de 7 ytterligere kilometer som blir merket nå, er alle på veg med 10 meters bredde.

– Skal vi ha fysisk midtrekkverk må vi til med breddeutvidelse, sier Kirste.

Som et forsøk skal det i år legges en gul overkjørbar ledeskinne på 4 kilometer smal E18.

Telemark har i dag 5,7 km betongrekkverk midt på E18, 2,5 km monterte nå nylig. Nå starter arbeidet med å breddeutvide 4,8 km til, neste året vil være fysisk midtdeler på 10,5 km av E18.

– Vi har gode erfaringer med betongrekkverk. Både kjøretøy og rekkverk får mindre skader enn ved bruk av stålrekkverk, sier Kirste.

Håper på 70 km midtrekkverk

Om syv år kan 70 av 114 kilometer E6 mellom Lillehammer og Otta ha et midtrekkverk som effektivt virkemiddel mot frontkollisjoner. Målet er midtrekkverk på hele strekningen.

Håkon Aurlien

– Over 60 prosent av de alvorligste trafikkulykkene på E6 i Gudbrandsdalen er møteulykker, forklarer Torbjørn Moastuen, som er prosjektleder for utbyggingen.

– Denne ulykkestypen kan vi effektivt fjerne ved å bygge rekkverk som skiller kjøreretningene, tror Moastuen. Fra 2001 til og med 2008 er 70 mennesker drept eller hardt skadd på vegstrekningen, rundt 40 i møteulykker. Dette har skapt et folkekrav om sikrere veg.

Opphopning

– Etter OL i 1994 fikk vi en spesiell utvikling med opphopning av trafikkulykker sør og nord i Gudbrandsdalen. I sør ble det mye bedre etter at Statens vegvesen fikk i gang nullvisjonsprosjektet ved Hunderfossen. Blant annet med en prøvestrekning med 5 kilometer midtrekkverk, forteller Moastuen. I høst starter anleggsarbeid som fører til forlengelse av rekkverket nesten en mil nordover. Streknin-gen blir trolig ferdig høsten 2012.



Hindrer møteulykker: E6-prosjektleder Torbjørn Moastuen skal bygge 70 km midtrekkverk gjennom Gudbrandsdalen. (Foto: Håkon Aurlien)

55 kilometer i 2016

Som neste byggetrinn kommer midtrekkverk langs hele 55 km ny E6 fra Ringebu til Otta. Samtlige kommuner på strekningen har gitt en prinsipiell tilslutning til å bygge ut veggen finansiert av bompenger. Økt trafiksikkerhet har vært et viktig argument.

– Vi planlegger for å kunne sette i gang anleggsarbeid mot slutten av 2011. Det betyr at strekningen kan være ferdig i 2016, håper Moastuen.

Omforent

Prosjektet som kommer i gang i høst dreide seg opprinnelig om å bygge 3,9 km ny veg i tunnel sør for Tretten. Endrede vegnormaler og erfaringene fra nullvisjonsprosjektet bidro til at planene ble endret. Nord og syd for tunnelen blir vegen nå utvidet for å gi plass til midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Selve tunnelen blir toveis uten midtdeler og får et bredere midtfelt

og forsterket overvåkning i stedet for egen rømningsstunnel.

– Dette gir totalt sett mye mer trafiksikkerhet for trafikantene og er en omforent konklusjon av et planarbeid der både kommunen og brannetatene har deltatt, understreker Moastuen.

To-felt

Et parallelt tunnelløp må til for å skille trafikken, men skal bygges på

et senere tidspunkt når trafikkgrunnlaget er høyere. Tunnelen vil nemlig koste omlag 350 millioner kroner mer enn det Stortinget har godkjent som økonomisk ramme for den utbyggingen som nå skal i gang.

Også i den videre planleggingen av E6 gjennom Gudbrandsdalen nord for Øyer er det ut ifra trafikk-mengdene lagt opp til to-felts veg med midtrekkverk og forbikjørings-felter.



Tilbake bak rattet: I to år var Jon Magne Aspelund fysisk syk fordi han ikke hadde fått bearbeidet den mentale ulykkesbelastningen etter en brutal møteulykke. (Foto: Håkon Aurlien)

– Snakk ut om det vonde!

For den som kom imot var det snakk om å avslutte livet. For vogntogsjåfør Jon Magne Aspelund var det snakk om en særdeles brutal møteulykke.

Håkon Aurlien

Nå hjelper Aspelund tungbilsjåfører som kommer i samme situasjon. Som tillitsvalgt er han engasjert i "Sjåførhjelpen" i Hedmark og Oppland, og rykker ut når en kollega blir utsatt for en dramatisk ulykke.

Målsettingen er å få kollegaen til å sette ord på det han

opplevde. Det gjorde ikke Aspelund selv, og det førte til over to års sykdom.

– Kroppen gikk rett og slett i vranglås, sier han.

Kjent frykt

Vegvesenets dybdeanalyser antyder at innpå 10 prosent av alle møteulykker er selvvalgte. Tungbilsjåførene tar støyten i og med at tungbiler lett blir valgt ut som kollisjonsmotpart. Aspelund hadde vært med i mange diskusjoner på sjåførrommet før han så personbilisten styre rett mot seg. Han prøvde automatisk å svinge unna, men bilføreren fulgte etter.

Politi og ambulanse var raskt på pletten. Aspelund ble tatt med til sykehuset for kontroll. Men han var ikke skadd og følte heller ikke behov for oppfølging.

Ulykke kom tilbake

Et halvår senere ble han øyenvitne til en ny kollisjon. En motorsyklist ble kastet gjennom lufta og havnet inntil vogntoget. Inntil ambulansen kom, måtte Aspelund trøste så godt han kunne.

– Den første ulykken hadde egentlig ikke gått så hardt inn på meg. Men etter den andre ulykken skjedde det noe. Jeg kjørte videre, lastet av og kjørte hjem igjen uten å merke noen ting. Neste morgen var kroppen helt låst og jeg kom nesten ikke ut av sengen, forteller han. Så kom marerittene.

– Jeg gjenopplevde sekundene før dødsulykken flere ganger hver natt. Kroppen var fryktelig vond. I to år satt jeg bare i en stol og så ut av vinduet, uten å fatte hva som var galt med meg, forteller han.

Mentalt

Så spurte en lege om han hadde hatt noen oppfølging etter ulykken. Kunne det være rent mentalt? Aspelund så fortsatt ikke noe behov, men sa ja til en psykologtime.

– I den første samtalen spurte han meg om jeg hadde noe å fortelle, og jeg svarte nei. Da sa han at han ikke hadde det travelt. Vi kunne sitte der til jeg hadde noe å si, vi. Så satt vi der. Timen ble stille, men jeg kom tilbake til en ny time og da sa jeg litt. I den tredje timen sa jeg veldig mye. Neste morgen var smertene borte, forteller Aspelund

– Det er ikke alt man skal skjønn. Men faktum er at jeg ble faktisk fysisk syk fordi jeg ikke snakket om noe vondt jeg hadde opplevd, sier Jon Magne Aspelund.

TRAFIKKSIKKERHET

998 lyskryss

■ ■ Oversikten i forrige Vegen og vi over antall signalregulerte kryss og gangfelt i Norge var noe gammel. De ferskeste tallene viser at det i 2009 er 998 lyskryss i Norge hvorav 301 er signalregulerte gangfelt. Antall lyskryss totalt fordeler seg slik på regioner hvorav gangfelt i parentes: Øst: 424 (104), Sør: 179 (59), Vest: 197 (81), Midt: 154 (48), Nord: 44 (9).



Storkontroll

■ ■ I forrige uke holdt Statens vegvesen, Politiet og Trafikktryggleik Hallingdal en felles storkontroll av trafikken på rv. 7 gjennom dalen både fra lufta og langs bakken. Politiets helikopter ble også tatt i bruk under storkontrollen som pågikk hele uken fra Ringerike i sør til Gol i nord. Fart var hovedtema for kontrollene som også omhandlet bilbelte, adferd og TS-info og ga bra resultater. Bruksprosenten på bilbelte var veldig bra, forteller Turid Gjestemoen i Statens vegvesen. Fire førere ble anmeldt for ikke førerrett, noen få biler ble avskiltet mens enkelte fikk mangellapper og noen muntlige pålegg ble gitt. (Foto: Knut Erik Jetlund)



Fornytt ts-utstilling

■ ■ Knappt 1 million kroner er brukt på å oppgradere trafikksikkerhetsutstillingen som er del av Statens vegvesens museum ved Hunderfossen. Den tidligere nullvisjonsutstillingen er nå utvidet med flere nye interaktive utstillingselementer som viser de krefter som utløses ved en ulykke. Senteret har stadig flere besøkende, de siste ukene en rekke skoleklasser.

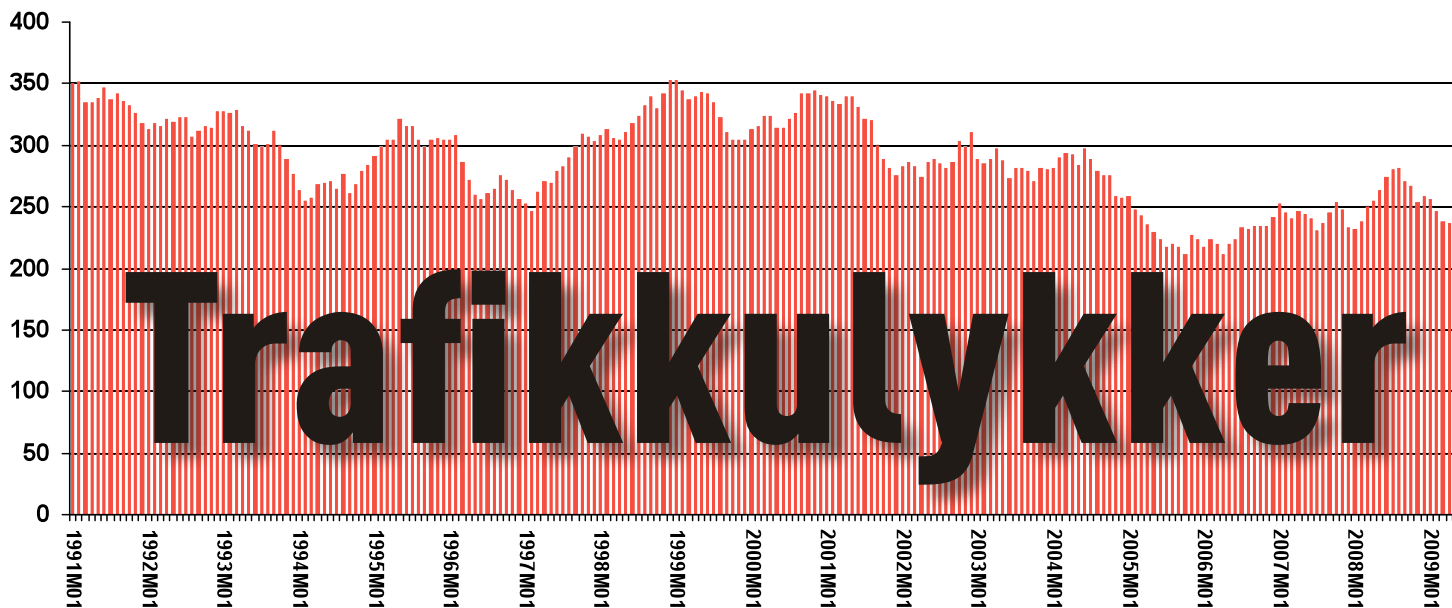
– Mange gjør seg sine tanker når de ser hvilken tyngde de får ved en ulykke, sier rådgiver og Åsmund Johannes Sletten. (Foto: Håkon Aurlien)

Ny gransking

■ ■ Etter nok et ras på riksveg 70 Oppdølstranda i Sunndal vil Statens vegvesen ha en uavhengig risikoanalyse. Vegen vil være stengt fram til denne foreligger. Alternativ transport blir båtskys.

– Jeg forstår godt at rasene på Oppdølstranda skaper frykt og bekymring. Et sentralt spørsmål er om vegen kan holdes åpen inntil ny tunnel står ferdig. Vi har derfor bedt Norges vassdrags- og energidirektoratet (NVE) om å stå for en risikoanalyse og foreslå eventuelle tiltak, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Målet er å få risikoanalysen gjennomført så raskt som mulig. Inntil analysen foreligger vil vegen holdes stengt. Samtidig skal det vurderes om arbeidet med tunnel kan framskyndes.



Nedgang: Figuren viser antall drepte de 12 seneste månedene og viser at det har vært en nedgang siden september i 2008.



Finn Harald Amundsen, leder sikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen. Han har laget en oppsummering av ulykkesbildet så langt i år.

Selv om juni ennå ikke er over kan vi konkludere med at starten på 2009 har vært vesentlig bedre enn 2008.

Dersom også de kommende månedene har lavere eller samme antall drepte som i 2008 kan vi komme under 200 drepte i år, men her vil mye kunne skje.

Første fem måneder

I årets første fem måneder er 73 personer drept i trafikken, mens

103 personer var drept nå tilsvarende tid i 2008. I juni 2008 ble hele 32 personer drept, så langt i år ser det ut som i underkant av 20 er drept.

De to siste helgene i juni har imidlertid fem personer blitt drept hver helg. For oss som får melding om alle dødsfall på mobiltelefonen gir dette en ordentlig vekker. Selv om antall drepte er redusert ser vi at en stor andel av de drepte fortsatt er ungdom, det drepes mange MC-førere og fotgjengere. Av ulykkene har vi relativt sett en økning av antall drepte i utforkjøringsulykker, men færre i møteulykker.

Regionene

Antall drepte er redusert i alle regioner, men mest i Region sør og Region vest. Region øst har hatt en relativ økning og har nesten like mange drepte som i 2008. Regionene midt og nord ligger på samme prosentnivå som i 2008.

Drepte

Dersom vi ser på drepte så langt i år (til og med 20. juni) har vi registrert 91 drepte, mot 138 ut juni i 2008. Vi har således hatt en reduksjon på ca 30 prosent. Dette er en stor reduksjon, men variasjonene innen et år har også tidligere vært tilsvarende store.

Så langt synes det som om den relative andelen drepte kvinner har økt noe, fra 20 til 22 prosent. Fortsatt er imidlertid menn i sterk over-

vekt i aldersgruppen opp til 55 år. Over 55 år er halvdel av de drepte kvinner. At det er flest kvinner blant de aller eldste har sikkert sammenheng med at de da utgjør en vesentlig større del av befolkning i de aldersgruppene.

Dersom vi ellers ser på aldersgruppene har det i gruppene 0-15 og de eldre enn 65 år vært en absolutt og relativ nedgang i drepte. Andelen drepte i ungdomsgruppen 18 – 24 ligger imidlertid på samme høye nivå som i 2008 (dvs. 22 prosent av de drepte, mens de utgjør 15 prosent av befolkningen). Andelen unge og eldre er nesten halvert.

Transportmåte

Ser vi på transportmåte ser vi at andelen drepte i bil er svakt redusert, mens andelen drepte MC-førere er doblet. Endringen er liten i de andre gruppene.

Andelen gående ligger på samme nivå som i 2008. I juni i år ble to ATV-førere drept på samme dagen. Tidligere er også to drepte i en ulykke. De tre siste årene har det vært en stor økning i vegtrafikkuulykker med ATV på offentlig veg, fra fire i 2006, til 11 i 2007 og til 17 i 2008.

Når det gjelder MC har antallet alvorlige ulykker hatt en synkende tendens, til tross for økt antall og bruk. Dette er gledelig. En økning nå må nok studeres nærmere dersom den fortsetter.

Andelen fotgjengerulykker lig-

ger på samme nivå, etter at det var registrert en økning i 2008. Langtidstrenden har imidlertid vist at antall fotgjengerulykker har vært synkende. Sykkelulykkene har også hatt en synkende langtidstrend.

Konklusjonen så langt i år må være at vi har hatt en positiv utvikling mot færre drepte og hardt skadde. Dette betyr imidlertid ikke at vi kan slappe av og se en utviklingen. Vi ønsker å forsterke den positive trenden og har derfor en rekke tiltak på gang.

Sommerulykkene

Vi går nå inn i en sommersesong som ofte tidligere har gitt økning i antall drepte og hardt skadde. Når det gjelder drepte og hardt skadde er det vanskelig å skille de tre sommermånedene fra hverandre. Det synes imidlertid som om det er noe færre ulykker i juli enn i juni og august. Dette kan nok ha sammenheng med at det kjøres minst i juli, når mange ligger fast på hytta eller feriestedet. At det generelt sett er flere ulykker i sommermånedene skyldes nok en rekke forhold som, mer trafikk, flere ukjente bilister, flere passasjerer i bilen, tyngre biler, sommervarmen etc.

Det synes også som om alvorlighetsgraden er noe høyere i sommermånedene. Dette har nok først og fremst sammenheng med dels at det er flere i bilen og at det kjøres fortere på veger hvor mange ikke er godt kjent.

Dugnad for førerkort

Både i øst og vest har det vært stor dugnad for å korte ned ventetida på å få kjøre opp. 800 førerprøver er gjennomført ved ekstra innsats.

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen har som mål at ingen skal vente mer enn fire uker på å kjøre opp, eller seks uker i sommermånedene. Mangel på sensorer gjør at køen er lengre enn dette, og flere steder har de tatt et skippertak for å få unna prøver.

Sensorhjelp til Stavanger

Ved Stavanger trafikkstasjon har det vært et etterslep på ca 200 førerprøver i vår.

– 14 sensorer fra distriktene i Region vest har trådt til for å redusere førerkortkøen hos oss på Sta-

vanger og Egersund trafikkstasjon, sier seksjonsleder Reidunn Apeland Steen.

Dro fra Haugesund

Rolf Fjell ved Haugesund trafikkstasjon er blant sensorene i Region vest som har hjulpet til i Stavanger.

– Vi er seks sensorer fra Haugaland og Sunnhordaland distrikt som har tatt rundt 100 førerprøver i Stavanger. Sjøl har jeg vært der i fem dager, noe som både har vært interessant og lærerikt. Det er annerledes med oppkjøring i Stavanger enn i Haugesund, med kjøring på motorveg, større trafikk tetthet og andre ting som hører med i en storbyprøve. Dessuten er det artig med litt forandring fra hverdagen, sier Fjell.

600 ekstra førerprøver i øst

Også i Region øst har de hatt problemer med lange ventetider. Særlig



Fikk hjelp: Einar Eriksen og de andre sensorene ved Stavanger og Egersund trafikkstasjon fikk hjelp av gode kolleger fra andre distrikt til å ta unna førerprøver. (Foto: Henriette Erken Busterud)

i Stor-Oslo distrikt, der ventetida har vært over åtte uker. Nå har alle trafikkstasjonene i Region øst gått sammen om en dug-

nad. Både ettermiddager, kvelder og lørdager blir tatt i bruk for å gjennomføre over 600 ekstra førerprøver i klasse A og B.



Testing: En kontrollør gjennomfører en effekttest av en motor i en sportsbil. Målet med testingen er å komme den ulovlige trimmingen til livs. (Foto: Eivind Sperre Austnes)

Vil ta fartsbøllene

Folk med ulovlig trimmede biler går usikre tider i møte. På Trondheim trafikkstasjon har Statens vegvesen nå tatt i bruk en stasjonær motoreffektmåler.

Lars Erik Sira

– Trimmede kjøretøy frister til høyere fart, og med ulovlig trimming tar dette både en mer omfattende og farligere vending. Vi ønsker å ta et oppgjør også med denne delen av en uønsket trafikkkultur og høy fart, sier seksjonsleder Anne Grete Henriksen i Statens vegvesen.

Høy fart er også temaet i kampanjen som Statens vegvesen og politiet nettopp sparket i gang.

– Det er hovedsakelig trafikksikkerhetshensyn som ligger til grunn for anskaffelsen av motoreffektmåleren. Målet er at den skal være med å bidra til å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. I over halvparten av dødsulykkene har høy fart vært en av årsakene, opplyser Henriksen.

kene, opplyser Henriksen.

Store mørketall

Det finnes i dag en rekke tilbud av elektronisk trimming i Norge. For noen få tusenlapper blir bilistene lovet flere hestekrefter og lavere drivstoffutgifter. Det er lovlig å tilby slik trimming og selgerne er ikke pliktige å innrapportere hvem de selger til. Kjøp og installering av slikt utstyr krever imidlertid at bilen fremstilles for ny godkjenning til Statens vegvesen. Hvis endringen blir godkjent skal det utstedes nytt vognkort og eieren må betale avgift for den økte motoreffekten.

– Svært få sørger for typegodkjenning og innbetaling av tilleggsavgift. Vi har derfor ikke oversikt over hvor mange biler som benytter slik trimming, men antar det kan være snakk om at titusenvis av norske bileiere kjører med slikt ulovlig utstyr på landsbasis, mener Henriksen.

Fedretrimming

Denne typen trimming har vært ulovlig lenge, men det har vært allment kjent at verken Statens vegvesen, Tollvesenet eller Politiet

har hatt utstyr til å ta dem som ikke sørger for ny typegodkjenning eller innbetaler tilleggsavgift. Og det er ikke bare i gatebilmiljøene at trimming er utbredt. Også blant godt voksne og ellers ansvarlige familiefedre som ikke tilhører noe bestemt bil- eller motormiljø finnes det mange med ulovlige hestekrefter under panseret.

– Fram til nå har folk følt seg trygge på ikke å bli tatt. Det kan de ikke lenger. Vi ønsker ikke bare å ta folk, men heller at målinger og resultater skal bli kjent og deretter virke preventivt og være med å påvirke holdninger og respekt for lover og regler omkring trafikk og kjøretøy, sier Henriksen.

Kostbart lovbrudd

Under produsentens kursing på bruken av motoreffektmåleren, ble også et reelt tilfelle avdekket. En beslaglagt Nissan 200 SX, som originalt fra fabrikk hadde 169 hestekrefter, ble målt til å ha hele 293,6 hestekrefter. Bileier kan vente seg et avgiftspåslag på hele 59.000 kroner og en straffeavgift på opp mot 50 prosent, slik at han til slutt kan få en regning på nærmere 100.000 kroner fra Tollvesenet.

OM MOTOREFFEKTMÅLEREN

- Navn: Dynomet
- Blant de mest anerkjente motoreffektmålerne på markedet. Utstyret som er innkjøpt er godt utprøvd og anerkjent i Danmark og i Tyskland.
- Motoreffektmåleren er en såkalt "rullende landeveg" hvor akselavstanden kan justeres av operatøren.
- Måleprinsippet for å måle effekt gjøres gjennom å akselerere massen i rullene i testbenken i stedet for i kjøretøyet. Kjøretøyet plasseres på rullene, kjøretøyet festes og kjøres opp i ønsket tur-tall og effekten kan leses ut direkte. Selve testen tar under ett minutt.
- Med motoreffektmåleren er det mulig å ta ut opp mot 800 hestekrefter per aksel, det vil si totalt 1600 hestekrefter for et firehjulsdrevet kjøretøy.



SX'en har en elektrisk turbotrykkregulator, som bildet viser. Den er nok det mest vanlige nå. (Foto: Anne Grethe Henriksen)

Enklere bompengebetaling for turister

– Utenlandske bilførere på norske veier har hittil ikke hatt noe særskilt tilbud for å betale bompenger, forteller rådgiver Kjersti D. Nordgård i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Helge Rong

Statens vegvesen har derfor, sammen med bompengeselskapene, lansert en ny tjeneste på som gjør det mulig for førere av utenlandske kjøretøy å betale bompenger via kredittkort på Internett.

– Ettersom antallet automatiske bomstasjoner, hvor man ikke kan

stoppe og betale har økt de siste par årene, har vi merket oss en økende frustrasjon fra både turistnæringen og utenlandske bilførere over hvor vanskelig de synes det er å orientere seg i det norske bompengesystemet, sier Nordgård.

Når bilførere registrerer kredittkort og bilnummer kan de kjøre som om de har AutoPASS-brikke.

Tjenesten kan bare brukes i en begrenset periode som kunden definerer selv. Tjenesten er også tilgjengelig for norske kjøretøy.

– Vi vil understreke at AutoPASS-brikke er det beste alternativet dersom man skal kjøre lenge eller ofte i Norge. Men en AutoPASS-avtale/-brikke krever en del mer arbeid og logistikk, noe som

gjør det upraktisk for de som bare skal være her en begrenset periode, sier Nordgård.

Pr. i dag kreves det inn bompenger fra utenlandske kjøretøy via Euro Parking Collection plc i Storbritannia. Når utenlandske kjøretøy tar kredittkorttjenesten i bruk, vil også kostnadene til administrasjon hos bompengeselskapene gå ned.

SYKKEL

Syklistenes Landsforenings forslag til hva Statens vegvesen må gjøre:

1. Toppledelsen i Vegdirektoratet og i vegregionene må ta ansvaret for at Statens vegvesen satses på sykkel som transportmiddel.
2. Ledelsen i Statens vegvesen må aktivt profilere sykkel som transportmiddel og syklendes rett til å bruke vegen på linje med andre kjøretøy.
3. Statens vegvesen må ta initiativ til flerårige kampanjer for samspill i trafikken.
4. Statens vegvesen må videreføre satsingen de siste årene på kompetanse innen planlegging for sykkeltrafikk. Det må kreves at de som skal planlegge for sykkeltrafikk har kompetanse for dette.
5. Eksisterende kompetanse og forståelse må tilflyte alle nivåer i etaten.
6. Etaten må ivareta rollen som fagmyndighet ved uttalelser til areal- og transportplaner
7. Sykkeltrafikk må ivaretas i alle enkeltprosjekter. Sykkeltrafikk har blitt "forglemt" eller nedprioritert i for mange enkeltprosjekt; det må det bli en slutt på.
8. Etatens nytte-kostverktøy må revideres, slik at den riktige samfunnsøkonomiske nytte av å legge til rette for sykkeltrafikk fremkommer i analysene. Ny forskning viser at satsing på sykkel har vesentlig høyere nytte enn det som framkommer i dagens analyseverktøy.
9. Sykkel må inn i transportmodeller ol. Sykkel er et transportmiddel på lik linje med bil og kollektive transportmidler.
10. Arbeidet med å utvikle et system for statistikk over sykkeltrafikk må forseres.

Sykkeltellinger på nett



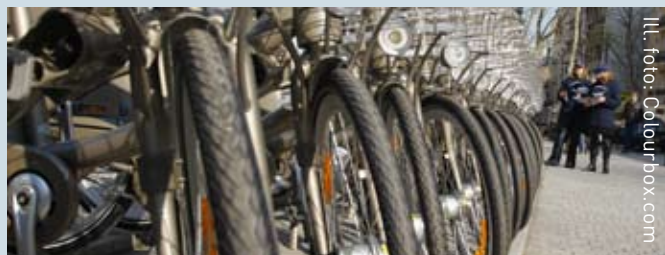
Knut Grothe ved nytt sykkeltelepunkt i Drammen. (Foto: Kjell Wold)

Rundt i landet er det nå over 30 sykkeltelepunkt der detektorer i bakken registrer sykler som passerer. Etter hver måned regnes det ut hvor mange som i snitt har passert punktet per døgn. Sykkeltellingene ligger på vegvesen.no - under fag/trafikk-

data/trafikktelepunkt. Målet er å ha slike telepunkt på representative steder rundt i sykkelbyer.

For øvrig var det i slutten av mai manuell telling i Oslo langs E18 på Maritim ved Lysaker. Der passerte rundt tusen sykklister i rushtida.

Økt satsing på sykkelbyer



Statens vegvesen skal være en pådriver for økt sykkelbruk. For å oppnå synlige effekter på kort tid skal Statens vegvesen i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner peke ut minst én by eller ett tettsted i hvert fylke der sykkelinnsatsen konsentreres. Samarbeidet skal baseres på forpliktende avtaler mellom stat, fylke og kommune om finansiering og deltakelse i prosjektgrupper.

Region sør har allerede startet dette arbeidet med gode resultater, blant annet er Kongsberg og Sandefjord gode forbilder. Opplegget videreføres nå til andre regioner. Region nord har sendt ut invitasjonsbrev til 14 kommuner. Tromsø, Bodø og Mosjøen har meldt sin interesse, alle har planer som kan settes i gang raskt, noe som er en forutsetning for å bli valgt.

Bruker 100 m

Dette blir et godt sykkelår for Oslo. Aldri før har Statens vegvesen hatt så mye på gang for å gjøre det bedre for dem som trækker rundt i Tigerstaden.

Henriette Erken Busterud

Å planlegge sykkeltiltak i Oslo tar lang tid - det er trangt om plassen og mange involverte parter som skal bli enige. Derfor har det skjedd relativt lite de siste årene. Men nå løsner det: Statens vegvesen starter på arbeidet med ni sykkelruter på til sammen 11 kilometer. I tillegg gjøres en ekstra innsats på tiltak som ikke krever lang planlegging.

Stort potensial

En ny kartlegging av hvem Oslo-syklister er viser at det er "alle": Alt fra birkebeinere og byråkrater til trendy tenåringer og tanter tar sykkel fatt. Enten for å trimme, eller fordi det er den kjappeste måten å komme fram på.

- Sykklister fordeler seg jevnt både når det gjelder alder og kjønn og hva slags sykler de bruker. Det er bra, for det viser at vi har et stort potensial til å få enda flere til å sykle, sier Jon Øyvind Johannesen, Statens vegvesens sykkelkoordinator i Oslo.

Bedre hovednett for sykklister

Undersøkelsen viser også at over halvparten av sykklister er misfornøyd med sykkelforholdene i hovedstaden, men disse kan nå se fram til bedre tider.

- I år starter vi med å rulle ut 11 nye kilometer med gang- og sykkelveger langs det som er hovednettet for sykkeltrafikk i Oslo. Eksempler er ny sykkelrute fra Frognerparken til Slottsparken, langs Ringvei 2 fra Nydalen til Storo og langs rv. 4 i Groruddalen og på strekningen Ensjø - Tøyen. På sikt skal sykklister slippe å oppleve at sykkelfeltet plutselig opphører, sier Johannesen.

Ekstratiltak

Etter påtrykk fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen som nevnt utført en rekke ekstratiltak i



Minikart for Oslo: Nytt og praktisk sykkelkart over Oslo sentrum i bankkortformat - med oversikt over kollektivknutepunkt og bysykler på baksida. (Foto: Henriette Erken Busterud)

år, noen i samarbeid med Oslo kommune. Eksempler på tiltak er undersøkelsen om hvem Oslo-syklister er, elektronisk statuskart over sykkelnett og tiltak, bedre merking og informasjonstavler, sykkelparkering, ris og ros-malbo, bedre renhold og minikart. I tillegg utbedres tidligere sykkeltiltak systematisk.

Minikart

- Over halvparten av de spurte ønsker mer informasjon om sykkelvegene i Oslo. Derfor har vi og Oslo kommune nå lagd et nytt

utbrettbart sykkelkart over Oslo sentrum på størrelse med et bankkort, forteller prosjektleder Ingvild Kjos.

- Dette distribueres til alt fra turistkontor til bydeler og høyskoler. Kartet viser hovednettet for sykklister, som for øvrig også er skiltet. På baksida er sykkelnettet vist på samme format som T-banenettet, og både kollektivpunkt og parkering for bysykler er markert. BI har allerede ringt for å få kart som de kan gi til de nye studentene, sier Kjos fornøyd.



Sykkelsuksess: Sykkelbyprosjektene i Region sør har gitt sykkelbruken en kraftig oppsving, sier sykkelkoordinator i Statens vegvesen Region sør Sigrud Hellerdal. (Foto: Signe Gunn Myre)

Sykkel

Sykkelbyprosjektet i Region sør som startet i fem byer i 2006 har langt på veg blitt en suksess selv før avslutningsåret 2009 er omme.

Kjell Wold

- Målet da vi startet den konsentrerte sykkelinnsatsen i Mandal, Grimstad, Notodden, Sandefjord og Kongsberg var å øke sykkelbruken med 50 prosent. I alle byene opplever vi økt fokus på sykling

10 millioner i Oslo



100 millioner til syklistere: Prosjektleder Ingvild Kjos, sykkelkoordinator Jon Øyvind Johannesen og avdelingsingeniør Eli Eikeland på befaring for å se hvor det bør settes opp informasjonstavler for syklistere - et av Vegvesenets mange sykkeltiltak i Oslo i år (Foto: Henriette Erken Busterud)

bysuksess

og økende sykkelbruk. I Notodden har vi alt nådd vår målsetting, forteller sykkelkoordinator i Region sør, Sigrid Hellerdal. Tett samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen har gitt målrettet og konsentrert innsats.

I fjor høst ble det gjort en ny undersøkelse av sykkelbruken i de fem byene som oppfølging til den første undersøkelsen i 2006. Den viser markert framgang for alle byene, men i særdeleshet Notodden, der sykkelbruken var lavest fra før. Sykkelbruken i de fem

byene har økt jevnt og trutt de seneste årene, selv om innsatsen ikke først og fremst har vært bare å bygge nye sykkelveger.

– Det er satset på et bredt spekter av tiltak med informasjonskampanjer hånd i hånd med forskjellige sykkelarrangementer, skoleundervisning og en rekke andre virkemidler. I tillegg er det bygd ny infrastruktur og utbedring av trafikkfarlige punkter. Statens vegvesen har i samarbeid med bykommunene finansiert en egen prosjektleder for sykkelsatsingen i hver av de fem byene. Vår etat har

vært en pådriver i dette arbeidet, sier Hellerdal. Hun understreker ellers at den siste undersøkelsen fra sykkelbyene høsten 2008 har gitt mye nyttig informasjon både til Statens vegvesen og kommunene for å gjøre en enda bedre jobb de neste årene. Selv om sykkelbyprosjektene formelt avsluttes i år vil de fem sykkelbyene også satse videre på sykkel de neste årene. Handlingsprogrammet i NTP 2010-2019 som vedtas senere i år vil gi rammer for den videre sykkelsatsingen i Statens vegvesen Region sør.

Gledessprederen



I kjempeopplag har hun spredt sykkelglede i tusenvis av hjem i landets fem sørligste fylker de siste årene. Hun kaller seg gjenfødt syklist.

Kjell Wold

Kommunikasjonsrådgiver i Statens vegvesen og redaktør av magasinet Sykkelglede Signe Gunn Myre har smilt mer og bredere de siste fire årene etter at hun gjenfant barndommens glede ved å sykle.

– Magasinet har kommet ut tre ganger siden 2006 og er del av Sykkelbyprosjektet i fem byer i Region sør. Målet er økt sykkelbruk med 50 prosent innen 2010. Vi vil gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle. I tillegg til fysiske tiltak og kampanjer ønsker vi å motivere og inspirere til økt sykkelbruk ved å spre budskapet om gleden ved å sykle. Slik ble navnet på magasinet til, sier Myre. Med 3 mil til jobb har hun ikke vært noen ivrig sykkelbruker i mange år. Men jobben som infoansvarlig for sykkelbyprosjektet og redaktør av sykkelmagasinet mente

hun forpliktet såpass at hun tok sykkelen fatt for alvor igjen både til jobb og feriebruk.

– Jeg må bare prøve det igjen, tenkte jeg. Alle husker vel gleden ved å lære å sykle, farten du fikk og vinden i ansiktet. Den gleden er en virkelig følelse i dag også på samme måte som da du var barn. Det er en frihetsfølelse ved å sykle. Litt sånn at en bare må smile. Dessuten er det deilig å suse forbi bilkøene til og fra jobb. Jeg sykler 5 kilometer fra Kristiansand sentrum og ut til vegkontoret. Gleden av å sykle overgår alle de positive helse- og klimaaspekter som aktiviteten gir i tillegg. Jeg føler meg sporty, trendy og glad. Det er mine viktigste argumenter for å ha funnet fram sykkelen igjen, sier gledesspreder Signe Gunn Myre. Hun er også glad for de overveldene mange positive henvendelser fra publikum på Sykkelgledemagasinet.

– De er så overrasket og begeistret over at Vegvesenet jobber med dette. Fra før forbinder de Vegvesenet mest med bil, veg og asfalt. Jeg er overbevist om at magasinet er med på å bygge et godt omdømme for Vegvesenet, sier hun.

FAKTA



Ill. foto: Colourbox.com

Tredoblet innsats for syklistere

Regjeringen vil gjøre det enklere og tryggere å bruke sykkel for å komme seg fram. Flere folk på sykkel er bra for helsen, miljøet og får trafikken til å gli lettere.

- Statens vegvesen skal bygge 500 kilometer sykkelveg de neste 10 årene (har til nå bygd ca 3300 km).
- 3 milliarder kroner skal etter planen brukes på sykkeltiltak fram til 2019, det er nesten tre ganger så stor innsats som i dag. Halvparten av pengene skal brukes i byer og tettsteder.
- Nyttan av sykkeltiltak er 4-5 ganger høyere enn kostnadene.
- Dagens sykkelandel på 5 prosent skal økes til 8 prosent på landsbasis innen 2019
- 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle
- For å få flere til å sykle er det også nødvendig med restriktiv parkeringspolitikk, redusert fart i bygater og sykkelfelt på bekostning av kjøre- og parkeringsareal.
- I dag skjer 70 prosent av alle reiser på under 3 kilometer med bil.
- Landets hundre tettsteder og byer med over 5000 innbyggere skal ha plan for hovednett for sykkeltrafikk, og Statens vegvesen er en pådriver.
- Etaten har blant annet opprettet et sykkelbynettverk, et faglig forum for byer og tettsteder som ønsker å satse på sykkel. Se www.sykkelby.no

AKTUELT

Fem vil bygge Åbykrysset

■ ■ Fem firmaer vil bygge Åbykrysset på E18 i Bamble i Telemark. Det er: Tveito maskin AS: 28,3 millioner kroner, Arne Olav Lund AS: 24,8 millioner kroner, Hab Construction AS: 29,8 millioner kroner, Trafikk og Anlegg AS: 24,5 millioner kroner og Kruse Smith Entreprenør AS: 29,9 millioner kroner.

Mye penere i Styggedalen

■ ■ Krysset mellom rv. 35 og E16 i Styggedalen (bildet) på Ringerike blir i løpet av året mye mer trafikk-sikkert og pent. Krysset rett sør for Hønefoss utvides og bygges om slik at mer av krysset blir planfritt. Dessuten blir sikten mye bedre enn før, slik at kollisjonsfaren i krysset fra høsten av blir mye mindre. Seneseth Anlegg AS gjør jobben til snau 20 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)



Trio i g/s-vegkamp

■ ■ Tre firmaer har lagt inn bud på bygging av gang- og sykkelveg langs rv. 420 i Arendal på Hisøya på strekningen Strømmen-His. Det skal bygges 1,15 km sykkelfelt tosidig. En skjæring på 25.000 kbm fjell må fjernes for jobben som starter i august og slutføres til ferien 2010. Tilbyderne er: Skanska Norge AS: 19,3 millioner kroner, Oveland AS: 15,2 millioner kroner og Eivind Gauslå og Sønner: 18,7 millioner kroner.

To vil prosjektere E18 Gulli-Langåker

■ ■ To firmaer konkurrerer om jobben med å prosjektere utvidelse av E16 Gulli-Langåker i Vestfold fra to til fire felt. Strekingen fra Tønsberg gjennom Stokke til Sandefjord er 24 km og blir nest siste strekning av motorvegutbyggingen i Vestfold. Multiconsult AS: 55,7 millioner kroner, Rambøll Norge AS: 66,9 millioner kroner. Jobben omfatter også utbedring og bygging av gang/sykkelvei på gamle E18 Raveien.

Mange om beinet på rv. 312-utbedring

■ ■ Seks firmaer vil utbedre og forsterke rv. 312 i Vestfold på strekningen Sjøe-Lønnskoll. Vegen skal oppgraderes fram mot 1. juni 2010. Da skal vegen asfalteres. NCC Roads AS: 5,1 millioner kroner, Kaare Mortensen AS: 4,4 millioner kroner, Marthinsen og Duvholt AS: 4,8 millioner kroner, Mesta Drift AS: 4,8 millioner kroner, Arne Olav Lunde AS: 4,6 millioner kroner, Oskar og Tormod Wike AS: 5,5 millioner kroner.

Ny kulvert ved Fokserød

■ ■ Tre firmaer vil bygge ny kulvert ved rundkjøringen på Fokserød ved E18 avkjøringen til Torp flyplass ved Sandefjord. Den blir del av en gang/sykkelveg i området. Under arbeidet skal det bygges en interimsveg for å redusere trafikkavviklingen under byggetiden fram til 1. desember. Firmaene er: Carl C Fon AS: 6,3 mill. kr, Marthinsen og Duvholt AS: 4,9 mill. kr og Telemark Vestfold Entreprenør: 5,9 mill. kr.

Støyenlegg i bygata

De har vært svært tålmodige, beboerne og næringsdrivende som holder hus langs gatefornyelsesprosjektet til Statens vegvesen i Stavanger.

Geir Brekke

Tanke Svilandsgate var hovedinnskjæringsåren til Stavanger helt til 1987, da E39 Byhaugtunnelen ble bygget. Når har fv. 446 mellom 10.000 og 15.000 kjøretøy i døgnet. Det vil den nok ha også etter at den pågående gatefornyelsen er fullført i november i år.

Stålhammer mot fjell

– Meisling er den enkleste metoden når det er fylt i grøftene der gata skal bygges om, sier prosjektleder Nidunn Sandvik Eiterjord i Statens vegvesen.

– Det er like effektivt som å sprengne i fjellgrunnen gjennom gata. De kommunale ledningene som skiftes ut er opptil 100 år gamle. Men meislingen gir en nærmest rytmisk, pågående dunking gaten igjennom når stålhammerer mot fjellet.

– Vi driver anleggsarbeidet utelukkende på dagtid når de fleste av beboerne ikke er hjemme. Men for de næringsdrivende har nok anleggsarbeidet gitt en del utfordringer, vedgår prosjektlederen.

Bedre til slutt

– Det har vært umulig å gjennomføre telefonsamtaler i arbeidstiden når anleggsarbeidet har pågått, sier Jan Victor Jacobsen i Lardal Medical. – Vi har måttet flytte folk til andre deler av bygningen for å holde hjulene i gang. Det har vært en del ulemper for oss med gatefornyelsen, og vi kan vel ikke si oss glade for det. Men vi ser selvsagt behovet for både gatefornyelse og nytt kommunalt ledningsnett, sier Jacobsen, som truster seg med at man får et enda bedre gatemiljø når Statens vegvesen kommer i mål med prosjektet.

Psykologmøte

Nidunn Sandvik Eiterjord viser også til at byggherren og entreprenøren har tatt hensyn til noen av virksomhetene under anleggsarbeidet. Blant annet skulle en psykolog ha mange



Dunk – dunk: Maskinene meisler fjellgrunnen gjennom gateløpet. (Foto: Geir Brekke)



Kabel-kabal: Prosjektleder Nidunn Sandvik Eiterjord i Statens vegvesen har hatt mye kommunale ledninger å håndtere i gatefornyelsen. (Foto: Geir Brekke)

inn til et viktig møte, og maskinene holdt igjen med meislingen til møtet var over. Noen timer i spa-senteret har nok øgt gått skeis når dunkingen fra maskinene har stått på like utenfor lokalet.

Men fra den jevne beboer i gata har det kommet få klager. Det er et

stort innslag av våre nye landsmenn som bor i Tanke Svilandsgate, med stort mangfold av språk og nasjonaliteter. Entreprenøren har dermed hatt en ekstra krevende jobb med å forklare leietakerne når vannet skal stenges av under gravearbeidene.

Gateløpet er stengt i byggeperi-

oden, som startet i januar i år. Trafikken har vært vist til omkjøring via E39 Tjensvollkrysset, der Statens vegvesen også er i full gang med byggearbeider. – Men slikt er ikke til å unngå med den aktiviteten som er på anleggssektoren i Stavanger for tiden, sier Sandvik Eiterjord til slutt.

Vegpakke på Helgeland klar

Etter mykje venting hos vefsnigar og andre helgelendingar har regjeringa no fremja vegpakke Helgeland.

Helge Rong

Vegpakken vil kosta kring 1460 millionar kroner og utbygging skal vera ferdig i 2014.

– Utbygginga av riksveg 78 på Helgeland vil føre til tryggare og meir effektiv trafikk mellom Helgelandskysten og Mosjøen

og Mo i Rana. For næringsliv, arbeids- og fritidsreisende blir det kortare reiseavstand og reisetid langs ei viktig transportåre til og frå Helgelandskysten. Prosjektet vil vere med på å styrkje ein felles bu- og arbeidsmarknad i trekanten Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana.

– Dette seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete i samband med framlegget frå regjeringa. Den 11 kilometer lange Toventunnelen er det største delprosjektet, som elles omfattar bygging av i alt 35,8

kilometer ny veg, fordelt med 27,4 kilometer på riksveg 78 mellom Holand i Vefsn kommune og Leirosen i Leirfjord kommune og 8,4 kilometer ny veg som bind saman riksveg 78 og E6 mellom Drevja og Ømmervatn i Vefsn kommune. Arbeidet kan ta til vinteren 2010 og vil vere ferdig våren 2014. I tillegg omfattar prosjektet ei planlagt opprusting av eksisterande riksveg 78 på den 2,7 kilometer lange strekninga mellom Halsøya og Hjartåstunnelen i Vefsn kommune. Dette arbei-

det skal etter planen gjennomførast i perioden 2012 – 2013.

I tråd med avklaringar og vedtak på lokalpolitisk hald skal prosjektet finansierast ved ein kombinasjon av løyvingar over statsbudsjettet, fylkeskommunale midlar, bompengar, innspara tilskott til ferjedrift og statlege kompensasjonsmidlar for auka arbeidsgivaravgift.

I tråd med vedtak i Nordland fylkesting er det lagt til grunn at ferjesambandet Hemnesberget – Leirvika skal leggjast ned.



Unikt materiale: Prosjektleder Svein Røed (innfelt) har valgt et unikt sementbasert isolasjonsmateriale til brannsikring av Bjørvikatunnelen. (Foto: Håkon Aurlien)

Unik brannbeskyttelse

Et 3,6 cm lag av et unikt isolasjonsmateriale skal beskytte Bjørvikatunnelen mot det verst tenkelige brannscenario: En tankbil med 40.000 liter bensin i full fyr.

Håkon Aurlien

– Tunnelen skal være i bruk i veldig mange år og det kommer til å skje trafikkuhell. Noen vil føre til brann. Siden det ikke vil være mulig å reparere utenfra, må vi bruke de beste

metodene for å hindre at tunnelkonstruksjonen blir skadd om det verste skulle skje, sier prosjektleder Svein Røed.

Brannen i Follotunnelen på E6 midt i mai, og ikke minst den omfattende og kostbare reparasjonen etterpå, er blitt en nyttig påminner for mange som arbeider med tunnelsikkerhet. For de som bygger Bjørvikatunnelen er den blitt en bekreftelse på at det har vært riktig å stille svært strenge krav til brannsikring.

1300 grader

I en lastebilbrann vil det bli temperaturer opp mot 1300 grader over og inntil brannstedet. Det vil få

ubeskyttet betong til nærmest å eksplodere innenfra og stålarmering til å miste sin styrke.

I Follotunnelen er etter et vogntog med plast og papirlast tok fyr. En tilsvarende reparasjon vil ikke være mulig i Bjørvikatunnelen, som nå ligger nedgravd under bunnen av Oslo havn. I stedet blir taket og øverste del av sidene kledd med det unike isolasjonsmaterialet. De nederste 3,5 meterne av tunnelsidene blir beskyttet med 13 cm tykke betongelementer.

Testet

Stoffet som nå legges under taket

og øverst på sidene i tunnelen er et av tre materialer som besto verdens strengeste branntest under forsøk, designet av Teknologidivisionen i Vegdirektoratet.

– Selv ved en brann i to timer, vil temperaturen bak beskyttelseslaget aldri komme over 380 grader. Enda viktigere er at temperaturøkningen vil skje langsomt slik at vi forhindrer en eksplosiv avskalling, sier Claus K. Larsen, som har stått for den praktiske testingen av i alt fem konkurrerende materialer.

Materialet som ble valgt er utviklet av et italiensk firma og omgitt av betydelig hemmelighet. Et fransk firma står for produksjonen, mens et rumensk firma tar seg av påføringen. Underveis føres nøye kontroll.

Flisplater

Omlag 50.000 kvadratmeter vegg- og takflater skal beskyttes på denne metoden. Den nedre delen av veggene, ca 20.000 kvm, beskyttes av 13cm tykke betongplater med hvite keramiske fliser som overflate. Disse er nå under produksjon i Åndalsnes.

– Det er første gang også denne metoden brukes i Norge. Platene vil være lette å holde rene, og etter en påkjørsel eller brann vil det være en enkel sak å skifte ut skadde plater, sier Svein Røed.



Bratt tunnel: Kontrollarbeid i samband med bygging av tunnel mellom Hardangerbrua og Vallaviktunnelen. (Foto: Eivind Kollé)

Stenger i åtte veker

Statens vegvesen stenger rv. 13 og rv. 7 Vallaviktunnelen i Hordaland i åtte veker, frå 28. september til 23. november i haust.

Geir Brekke

Det er i samband med bygging av tilførselveggar til Hardangerbrua i Vallavik at tunnelen blir stengt. Sidan i vinter har det vore driving av tunnelen frå fjordsida inn mot den eksisterande Vallaviktunnelen. Her skal tilkomstvegen mellom Hardangerbrua og Vallaviktunnelen byggast, og dei to tunnelane skal møtast i ei rundkøyring inne i fjellet. Det er i samband med gjennomslag på tunneldrivinga inn mot dagens tunnel at Vallaviktunnelen blir stengt.

Omkøyring blir på rv. 572 mellom Bruravik og Holven i Granvin. Her pågår det no utbetningsarbeid, som skal vere fullført før Vallaviktunnelen blir stengt.

– Under stengingsperioden vil det og bli utført oppgradering av Vallaviktunnelen lenger vest mot Granvin, seier prosjektleiar for Hardangerbrua i Statens vegvesen, Øivind L. Søvik.

Statens vegvesen skal og i gang med ein omfattande oppgradering til kring 80 millionar kroner i E16 Flenjatunnelen i Sogn til hausten. Men her vil arbeidet pågå på sein kvelds- og nattetid, med styrt trafikkavvikling til faste tider også på denne tida av døgnet. Tunnelen vil vere open for fri ferdsel på dagtid.

REPORTASJE

Trolsk: Det er trolsk stemning, og få andre trafikanter på vegene, når asfaltmaskinen ruller fram med en fart på 6 meter i minuttet.

Legger asfalt

MOSS ■ Et 40 tonn tungt monster av en asfaltmaskin rullet sakte langs E6 nord i Østfold sist uke. I en nærmest trolsk stemning av nattehimmel og gassflammer ble dype spor etter en sesongs piggdekkslitasje fylt over på en billig og effektiv måte.

Håkon Aurlien

Denne uken var maskinen og folkene rundt den på E6 nord for Oslo. Der var det også stort behov reparasjon av sporslitt asfalt. Ut juli skal den brukes på hovedvegene i Oslo og deretter går turen til Karlstad i Sverige.

– Maskinen er spesiell, en av de få i Skandinavia som er laget for reparasjon av sporslitt veg, forteller Hans Jacob Henaug, som er driftsleder i entreprenørselskapet Lemminkäinen Norge AS.

2000 kilometer

I år hadde Statens vegvesen planlagt å bruke litt over en milliard kroner til reparasjon av slitt asfaltdekker på omlag 1500 kilometer av riksvegnettet.

Regjeringens tiltakspakke mot finanskrisen ga 325 millioner ekstra til reasfaltering og dermed ble det lagt ut kontrakter for mer enn 2000 kilometer, som tilsvarer en kjørelengde langs E6 fra Oslo til Tana i Finnmark.

Normal asfaltering innebærer at det blir lagt et 3-4 centimeter tykt asfaltdekke i full bredde, omlag 90 kilo på hver kvadratmeter. Maskinen som nå er i bruk i Oslo legger mellom 30 og 35 kilo på hver kvadratmeter, i to 1 meter brede felt akkurat der vegen er sporslitt.

Dobbelt lengde

– Det betyr halv pris, eller snarere at vi får utbedret dobbelt så mye veg for de samme pengene, sier asfalt-byggeleder Olaf Schmedling i Østfold distrikt.

Han har i mange år måttet strekke trange asfaltbudsjetter lengst mulig for om mulig å holde tritt med økende trafikk og økende slitasje, og er blitt foregangsmann i å benytte sporutbedringsmetoden som alternativ til å legge et nytt dekke over hele vegen.

– Mange steder er det behov for å forsterke bæreevnen samtidig som man fornyer dekket, og da er det riktig å legge et helt dekke. Men er det kun behov for å reparere sporslitasje bør vi gjøre bare det, sier han.

Metoden innebærer at det gamle asfaltdekket varmes mykt med to gassbrennere før sporene fylles med ny asfalt. Det hele vales så til et jevnt dekke, ikke helt som nytt og ikke til alle motorsyklisters tilfredshet. Den nye asfalten er mørkere enn den gamle, og merkes også med langt mindre dekkstøy.

Nordisk

Lemminkäinen har fått en rekke kontrakter med Statens vegvesen og har leid inn maskiner og mannskaper fra NCC Asfalt i Sverige til flere av sporutbedringsjobbene i Osloområdet. Derfor er også de fleste av mannskapene svenske.



Asfaltleggerne: Asfaltlaget fra NCC Asfalt består av fra venstre: Peter Eriksson, Fredrik Andersson, Jonas Kristiansson, Ramo Besic, Sven Roland Johansson og Andreas Johansson. (Foto: Håkon Aurlien)

Et i tynne lag

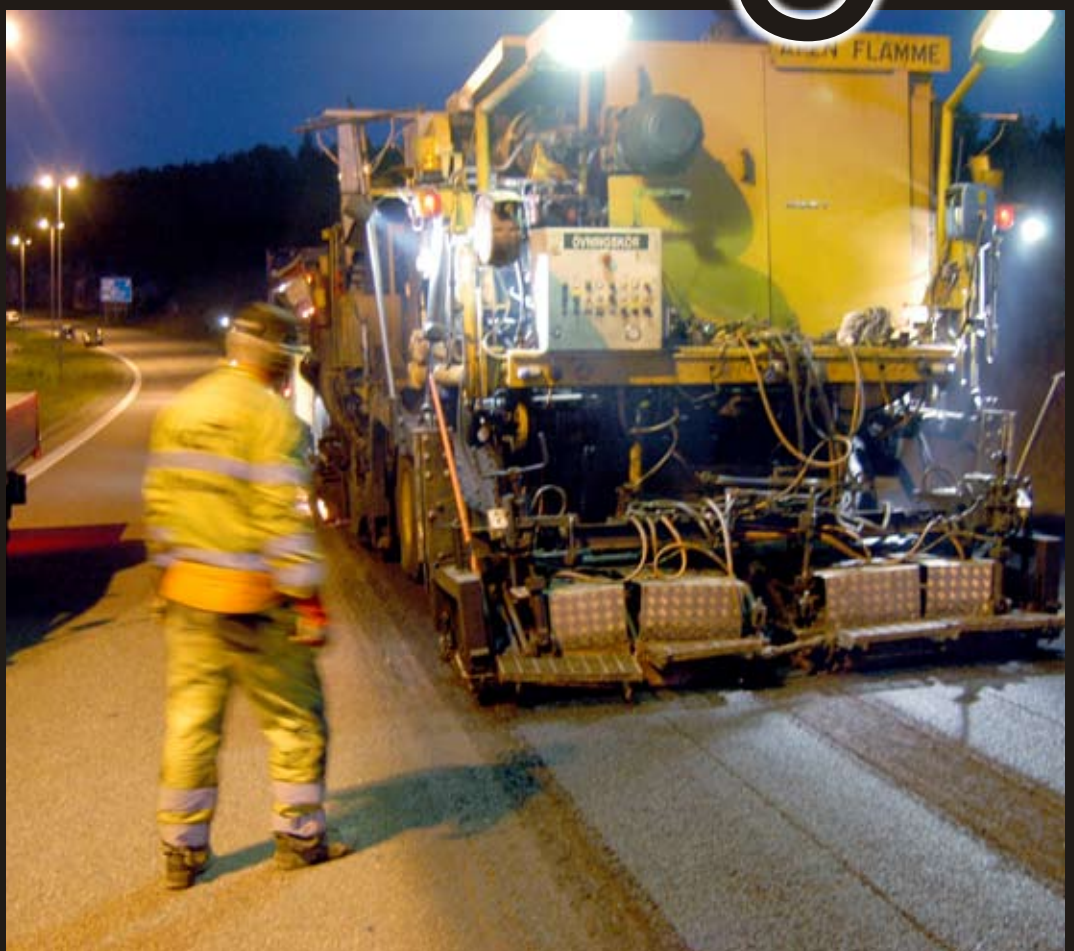


Følger med: Driftsleder Hans Jacob Henaug fra Lemminkäinen Norge AS og Olaf Schmedling, byggeleder for asfalt Statens vegvesen, følger med under asfalteringen. (Foto: Håkon Aurlien)

Men ikke to: Jonas Kristiansson er kommet fra det sterkt finanskriserammede Island for å legge asfalt der forfedrene i sin tid kom fra. Ramo Besic kom fra Bosnia for ti år siden og forteller med stor entusiasme om asfaltlegging over alt i Skandinavia.

Sikkerheten står i høysetet. Derfor skjer mye av asfalteringsarbeidet på natten. Asfaltlegging i Nord-Norge og i midnattssol har gitt varige inntrykk.

En gang forvillet en bilist seg forbi sperringene og kjørte inn i utleggeren. Men ellers har det gått bra. Ramo Besic og hans kolleger føler seg trygge når de er på veg for trafikantene.



To remser: Asfaltmaskinen legger ny ut asfalt i to tynne lag. Tunge valser sørger for å gjøre overgangene så små som overhodet mulig. (Foto: Håkon Aurlien)

AKTUELT

Triveligere rv. 3

Statens vegvesen setter nå i gang et FOU-prosjekt for å bedre trafikantopplevelsen langs rv. 3 i Østerdalen. Mye vegetasjon er allerede fjernet og nå er tanken å gjennomføre tiltak som gjør vegen hyggeligere og skjerper trafikantenes oppmerksomhet. En idé er å etablere kunstverk eller blikkfang og dermed skape en mer trivelig og trygg veg.

Åpnes i desember

Statens vegvesen har i samråd med hovedentreprenør Mesta AS kommet til at det er realistisk å åpne Atlanterhavstunnelen i slutten av desember 2009.

Selv optimale arbeidstidsordninger og arbeid i sommerferien muliggjør ikke åpning for trafikk før siste helg før julaften, sier prosjektleder Halgeir Brudeseth.

Før tunnelen åpnes skal det monteres om lag 100.000 kvadratmeter vann- og frostsikring (tunnelduk). Dette skal gi trafikantene en tørr og lys tunnel. Montering av lys, vifter og annet sikkerhetsutstyr skal slutføres, testes og godkjennes av Vegdirektoratet før trafikantene slipper til. Omfanget av dette arbeidet er avgjørende for lengden på den resterende byggetiden.

Bom blir Automatisk

Bomstasjonen på Østerholt-heia (bildet) på E18 i Gjerstad kommune i Aust-Agder blir helt automatisert fra høsten 2009. Det skjer i samband med åpningen av ny fire felts E18 mellom Grimstad og Kristiansand. Dette ble kjent på siste møte i Gjerstad formannskap, melder kommunens nettsted. (Foto: Kjell Wold)



Snarvegen godt i rute

Snarvegen fra Horten til E18 i Vestfold er godt i rute til åpning i julestria 2009

Kjell Wold

To delstrekninger av vegen er alt tatt i bruk. En snau kilometer av traseen på 4,4 kilometer i øst ble lagt om mellom Kirkebakken i Borre og Vestre Sande i vinter. En kort strekning i vest ved Råen ble tatt i bruk i april. Neste milepæl i prosjektet var omlegging av Vestfoldbanen til ny bru ved Viulsrød nå i juni.

Den snørike vinteren bød ikke på problemer, forteller kontrollingenør Walter Hjelvik. Rv. 306 Kirkebakken-Re grense som vegprosjektet til 380 millioner kroner kalles, omdøpes til ny rv. 19 ved åpning i desember 2009. Vegen blir en ny direkte rute mellom Horten og ny E18 ved Undrumsdal i Vestfold.

Første del av parsellen fra E18 i nord ble tatt i bruk da Kopstad-Gulli åpnet i desember 2007. Vegen går utenom Skoppum sentrum og blir hundre prosent bompengefinansiert. Den ventes å få om lag 4.000 biler i ÅDT. Vegarbeidet startet i januar 2008. I tillegg til 4,4 kilometer ny tofelts veg med 10 meter bredde bygges det 2 kilometer med adkomstveger og kryssområder, en 190 meter miljøtunnel, fem bruer og to kulverter.

Vegen får fire større kryss. Hovedentreprenør er Isachsen Entreprenør AS med PEAB som underentreprenør på betong og brukonstruksjoner. Prosjektet omfatter også ny gang- og sykkelveg i traseen til den gamle Hortensbanen. Ny rv. 19 Borre-Re blir korteste og raskeste veg mellom E18 i Vestfold og Horten-Moss.



Milepæl: I juni ble Vestfoldbanen lagt om på ny bru ved Skoppum i forbindelse med bygging av ny rv. 306 mellom Borre og Re grense, forteller kontrollingenør Walter Hjelvik. (Foto: Kjell Wold)

Den nye matruta

NHO Reiseliv mener det er brukt mange millioner på matprosjekter uten at det har bidratt til bedre mat på menyen langs norske veger.

Per Kollstad

Likevel har Tore Haug i NHO Reiseliv Innlandet tro på det nye Matruteprojektet langs Nasjonale turistveger. Denne sommeren kan turister kjøre den nye Matruta langs Nasjonal turistveg Sognefjellet.

Tolv matbedrifter langs den 108 kilometer lange vegen fra Lom til Luster markedsfører et tilbud med mye lokalprodusert mat. Bedriftene lokker med god mat, godt miljø og opplevelser av beste klasse. Det skal også komme matruter langs Gamle Strynefjellsveg, Trollstigen-Geiranget og Rondane.

Fra Lom til Luster

Matruta over Sognefjell er et samarbeid mellom Lom og Luster kommune og Matdepartementet. Matminister Lars Peder Brekk svingte brødkniven under åpningen, ved å dele et skikkelig langt brød i to. Så kunne fylkesmann, politisk ledelse i Samferdselsdepartementet, ordførere og resten av kobelet med inviterte gjester spise seg fra matsted til matsted på en smakfull reise fra øst til vest.

Samtidig fortalte Brekk at det er satt av 6 millioner kroner til Matruta gjennom jordbruksavtalen.

Ny matpolitikk

Vi prøver å utvikle ny politikk på matområdet. Dette er et kjempe spennende prosjekt for reiselivet, matnæringa og samferdselsktoren, sa landbruksminister Lars Peder Brekk til Dagbladet i forbindelse med åpningen.

Haug kjenner arbeidet med de



Statsrådsmat: Laila Hjelvoll på Turtagrø hotell serverte matminister Lars Peder Brekk småmat med pinne under åpningen av matruta over Sognefjellet. (Foto: Per Kollstad)

18 Nasjonale turistvegene godt som tidligere medlem av kvalitetsstyret for Nasjonale turistveger. Nå jobber han for å få til bedre mat og bedre vertskap langs turistvegene. Det er en viktig del av avtalen Statens vegvesen har inngått med NHO Reiseliv og Innovasjon Norge.

Dårlig forankring

Listen over matprosjektet rundt omkring i landet er lang, men jeg er usikker på om maten har blitt bedre

på tallerken, sier Haug

Han mener manglende forankring i det matfaglige miljøet er en viktig forklaring på at matprosjektene har vært lite matnyttige og at det dessverre fortsatt er langt mellom de gode måltidene langs norske veger.

Vi må bruke kreftene rundt kokkelandslaget og lokale kokkelag. Jeg har allerede utfordret Harald Osa. Vi må også ha med oss kokkelinjene på videregående skoler

langs turistvegene, sier Haug.

Selv om mat er trendy og mediene er stappmette med matreportasjer, mener Haug at svaret på gode matopplevelser ikke nødvendigvis er mer gourmetmat.

De aller fleste vegfarende liker vanlig god mat, og etterspør ikke fem retters gourmetmenyer. Vi må strekke oss etter å gi turistene en god matopplevelse, god service i hyggelige omgivelser uten at det svir i lommeboka, sier Tore Haug.



Skrekk og gru

Denne traktoren ble nylig observert og fotografert kjørende på riksveg 285 i Lier i Buskerud. Fullastet med kasser kunne sjåføren ikke se en døyt framover på vegen, men turen fortsatte ufortrødent om enn langsomt. Lensmannen ble kontaktet for å stoppe den livsfarlige ferden videre. (Foto: Tore Braaten)



Stilig E18-åpning

Det var historisk sus over vegen på E18 i Vestfold mandag. Mye fintfolk og ny og gammel veghistorie skapte en fin ramme om åpningen av 8 kilometer ny fire felts motorveg mellom Sandefjord og Larvik. Regionvegsjef Andreas Setsaa hjalp statsråd Liv Signe Navarsete (bildet) med å klippe snora. (Foto: Jorun Sætre)

Må sprengte vekk stein

For å sikre en 24 meter høy fjellskjæring på E18 i Buskerud må det sprenges vekk 5000 kubikkmeter stein før fjellveggen kan sikres.

Kjell Wold

Arbeidet tar til rett etter sommerferien og vil pågå utover høsten, forteller seksjonsleder Tore Braaten i Statens vegvesen.

To firmaer har lagt inn bud på jobben i fjellskjæringen som ligger tett opp til E18 ved Tranbykrysset i Lier. Det er Dokken AS: 5,5 millioner kroner og Mesta Drift AS: 4,6

millioner kroner.

Statens vegvesen tar ingen sjanser på at det skal rase ut. Derfor er deler av krabbefeltet ved avkjøringsrampen i nordgående løp mot Tranbykrysset allerede stengt og hastigheten må motorvegen satt ned til 70km/t. Etter at store steinmasser er sprengt ned må fjellet pigges og renskes for en vurderer eventuelle behov for bolting og/eller sikringsnett.

Arbeidet vil ikke kunne utføres uten at det vil få konsekvenser for E18-trafikken forbi stedet, men Statens vegvesen håper at mest mulig av arbeidet kan foregå på kvelds- og nattestid.



Lange møter: Tilgang til mengder med kaffe er essensielt under dialogmøter. Fra venstre; Tommy Olofsson prosjektleder NCC, Anders Haukedalen direktør NCC, Tor Nordstrøm distriktssjef NCC. (Foto: Ellinor Hansen, ill. foto: Colourbox)

Holder kortene tett til brystet

Prosjektledelsen i E6 Trondheim-Stjørdal sitter inne med en del hemmeligheter. Siden i vinter har de hatt lukkede møter med tre entreprenører som kjemper om å få bygge løsmassetunnelen under Møllenberg i Trondheim.

Ellinor Hansen

Det er første gang Statens vegvesen

prøver seg på konkurransepreget dialog, og de er nøye på at alt som sies i møtene blir innenfor de fire veggene.

– De har lyktes å holde tett, forteller prosjektleder Tommy Olofsson i svensk/norske NCC Construction. Han har deltatt på alle de fire møtene de har hatt med Statens vegvesen. De to andre selskapene som deltar er norsk/tyske AF Züblin og tyske Bilfinger Berger.

Får noe igjen

Årsaken til alt hemmelighetskremmeriet er at de tre entreprenørene kommer med egne løsninger på hvordan de vil bygge en sikker og sterk betongtunnel gjennom kvikk-

leira i boligområdet Møllenberg. Statens vegvesen røper ingenting om de andres løsninger, for at konkurransen skal være rettferdig.

Vanligvis har Statens vegvesen allerede beskrevet arbeidet som skal gjøres i detalj, og entreprenøren har ikke mulighet til å bestemme fremgangsmåten selv. Dette pilotprosjektet blir derfor ønsket velkommen av selskapene.

– Dette er utviklende for oss. Vi kan bruke kunnskapen vår, og blir bedre. Så vi får noe igjen for dette, sier Anders Haukedalen, direktør ved kontraktsavdelingen i NCC Construction. Han innrømmer at denne prosessen koster en del penger, tid og krefter for selskapet, men tør ikke

si akkurat hvor mye. Likevel ville de være med i konkurransen.

– For den som får jobben er det verdt det, sier Haukedalen.

Hensyn til beboerne

For Statens vegvesen har det vært en spennende tid, og etter å ha hørt forslagene til de tre partene er prosjektleder Harald Inge Johnsen sikker på at arbeidene vil gå så skånsomt som mulig, selv om påkjenningen for nærområdet må bli stor mens arbeidene pågår.

– Nå får vi en større trygghet for folk på Møllenberg siden vi får fram sikre løsninger som blir gått grundig igjennom. Spesielt hensynet til omgivelsene er tatt på

alvor, sier Johnsen.

Alle de tre entreprenørene som meldte sin interesse bestod prekvallifiseringen og ble med i dialogen. Flere av de store entreprenørene i landet valgte å holde seg unna.

– Det er begrenset hvor stor risiko de får lov til eller vil ta, men vi mener at risikoen blir godt fordelt siden vi kan forhandle om konkurransevilkårene. Dessuten kunne vi hoppe av underveis hvis vi ville, sier Haukedalen.

Likevel vil de tenke seg nøye om før de blir med på en ny konkurransepreget dialog.

– Det er ikke aktuelt på de aller fleste jobbene. Det koster jo en del, avslutter Anders Haukedalen.

Byggestart våren 2010

Nå har alle de tre deltakerne har hatt sine fire møter med Statens vegvesen.

Ellinor Hansen

Prosjektledelsen er fornøyd med løsningene de har fått presentert så langt, og nå starter

entreprenørene jobben med å utforme tilbudet.

Ikke bare til hvilken pris de kan gjøre arbeidet, men også fordeler og utfordringer ved løsningen de har valgt. Tilbudet vil derfor komme i to konvolutter; først en med beskrivelsen av arbeidet, og så en med prisen.

– Dette er fordi vi skal legge

vekt på løsningene de har valgt, sier Harald Inge Johnsen i Statens vegvesen, prosjektleder for E6 Trondheim-Stjørdal.

Prisen

Han innrømmer at prisen vil ha mye å si for valget, men at også hensynet til beboerne på Møllenberg blir viktig.

– Her skal blant annet også

byggetid, mengden støy og støv, og omfanget av hus som må flyttes i byggetiden telle mye inn, sier Johnsen.

Fristen for den første konvolutt er 31. august, mens den andre konvolutt skal være levert innen 15. september. Målet er at valget skal være klart, og kontrakten signert i slutten av oktober.

Evalueres

Siden dette er første gang Statens vegvesen bruker konkurransepreget dialog som anskaffelsesform skal hele prosessen evalueres.

– Vi skal både se på hva bransjen synes om prosessen, og på hvilke resultater vi selv fikk ut av det, sier sjefsingeniør Jan Eirik Henning ved byggherreseksjonen i Vegdirektoratet.

LANDET RUNDT



Kunstnerisk markering

MO I RANA ■ Kunstnerisk utsmykning i rundkjøringer er etter hvert blitt meget populært. I jernverksbyen under polarsirkelen, Mo i Rana, har man nå tatt i bruk rundkjøringene til å fortelle forbigående hva byen er bygget på. Jernverket var arbeidsplassen som

medførte stor tilflytting, og hva er vel mer naturlig å stille ut enn en Kokille, støpeformen man formet emner med, og som i hopetall ble skipet ut med båt. Rundkjøringen befinner seg på E6, like ved Mo industripark, som kan sees i bakgrunnen. (Foto: Helge Rong)



Rekruttering

BRYN ■ Tre håpefulle 6 og 7-åringer fra Bryn skole i Bærum var nylig på besøk i Bjørvikatunnelen. Det var akkurat passe skummelt å kjøre mellom gravemaskiner og lifter nede i tunnelen, "akkurat som på Tusenfryd!". 25 av 26 i klasse 1B

kunne love å begynne å bygge tunneler, sistemann skulle bli politi! Her er en av de håpefulle, Anette Dunham, trygt plassert på seksonsleder og mamma Kjersti Dunhams arm. (Foto: Statens vegvesen)



Tre dagers MC-sensortreff

TØNSBERG ■ Alle MC-sensorene i Statens vegvesen Region sør var på tre dagers treff i Tønsberg for en tid tilbake. Her ble det øvd og øvd på fag og sikkerhet gjennom en rekke

ferdighetsprøver og tester. Terje Remme og Reidar Andersen ledet kurssamlingen som ble karakterisert som krevende, men veldig nyttig. (Foto: Per Harald Hermandsen)



Kakefest for ny veg

KRISTIANSUND ■ Kristiansunds lengste "veggkake" så ut til å smake like godt som den nye vegen i byens mest trafikkerte strøk allerede gjør. Kakefesten var en markering av at vegarbeidet, som er en del av prosjektet Riksveg 64 Atlanterhavstunnelen, på det aller

meste er ferdig.

Flere hundre, stor og liten, så ut til å sette pris på den 16 meter lange kaka, kledd i sort marsipan og pyntet med lekebiler, skilt, riktig vegmerking og alt som hører til på en kjøreklar veg. Med Tempo Musikkorps på plass, i for anled-

ningen dresset opp vegvesenutstyr, og med gjester fra Kristiansund og Averøy kommuner og styret for bompengeselskapet til stede, var den en ærlig fortjent vegkake naboene til veganlegget, skoleelever og brukere av nyvegen satte til livs. (Foto: Wiggo Kanck)

Veteraner

ØRJE ■ Særdeles mange års ansiennitet i samfunnets tjeneste var samlet da vegvesenpensjonistene i Østfold kom sammen til museumsdag ved Ørje vegstasjon sist uke. Ekstra populært var at en av dagens regionledere, prosjektsjef Stein Fyksen (t. h.) tok med seg tidligere vegdirektør Eskild Jensen til treffet. Jensen fikk i sin tid formalisert Vegvesenets museumsvirksomhet og det la grunnlaget for at Ørje vegstasjon ble fredet og er i behold i gammel stil. Deler av bygningsmassen er nå museum som ivaretas av blant annet tidligere vegmester Terje Eilertsen (t. v.). Rune Wallin arbeider i Mesta, men i år er det 30 år siden han startet i Statens vegvesen. (Foto: Håkon Aurlien)





Skriften på veggen

GRANVIN ■ Sykkelritt for mosjonistar grip om seg landet rundt. Med fleire ritt aukar faren for ulykker, har vi sett døme på

denne våren. Men når ryttarane kjem i tunge motbakkar mot slutten av ruta kan det vere greit å gi nokre meldingar via den kanalen

deltakarane har auga festa til då, nemleg vegbana. Slik som ved ritet Bergen-Voss nyleg. (Foto: Geir Brekke)



(Foto: Wiggo Kanck)

Gjennomslag i Leiratunnelen

VOLDA/ØRSTA ■ Ordfører Gudny Fagerhol i Ørsta kommune fikk æren av fyre av den siste salven i den 1 930 meter lange Leiratunnelen.

– Rassikringsprosjektet på riksveg 41 mellom Leira og Bjørke er et viktig tiltak for å sikre utviklinga og legge til rette for fortsatt vekst i utkant-Norge, sa Gudny Fagerhol da gjennomslag var et faktum. Prosjektleder Oddbjørn Pladsen

kan igjen vise til et tunnelprosjekt uten personsaker.

– Framdrifta har vært meget god. Den eneste overraskelsen vi har fått så langt i prosjektet, var funnet av jettegryta på Bjørke. At vi måtte flytte påhogget på grunn av jettegryta, gjorde også at vi fikk en bedre løsning, tror Oddbjørn Pladsen, som kan opplyse at Leiratunnelen åpnes for trafikk sommeren 2010.



Kollisjon til ettertanke

VÅLER ■ Et 40-talls motorinteresserte ungdommer fra Ringsaker fikk en opplevelse til ettertanke da de var invitert til en kjøredag på Vålerbanen forrige uke. De hadde oppfylt en avtale med politiet og Statens vegvesen om å få teste egne grenser på bane mot å oppføre seg pent i daglig trafikk. Etter en dags kjøring fikk de se en live-kollisjon der to

biler frontkolliderte i litt over femti kilometer i timen. Så kom rallyfører Andreas Mikkelsen og viste hva som må gjøres om man kommer som førstemann til et ulykkessted, og deretter ambulans, brannvesen og politi. Å se en typisk "ungdomsulykke" ble en sterk opplevelse for mange av deltakerne. (Foto: Erik Larsen).



Møteplass

GILJAJUVET ■ Vegopning er også ein kjærkomen arena der vegfolk møter politikarar til sams oppsummering av gode tiltak som er gjennomførte.

Her er det anleggsleiar Kato

Skrettingland i Risa (t.v.) som heldsar på gamleordfører Karl Edvard Aksnes i Gjesdal. Odd-Magnar Nerland og Bjørn Alsaker frå Statens vegvesen utgjer resten av laget. (Foto: Undi Torstensen)



Gigantisk plakاتفangst

DRAMMEN ■ Et par timers rundtur på noen sentrale veger i Drammen, og vips satt seksjonsleder Tore Braaten (bildet) med hendene fulle av ulovlige plakater klistret opp på veganlegg og veginstallasjoner i byen. Støyskjermer er de mest populære oppslagstedene, forteller Braaten. Men også tekniske bygg og ikke minst utallige trafikkskilt blir ofte utsmykket med uønsket plakatkunst som både er visuell forsøpling og trafikkskiltfarlig. (Foto: Kjell Wold)

REPORTASJE

Labromuseene 10 år

■ ■ Labromuseene på Kongsberg feirer i år 10 år med en rekke arrangementer. Norsk Vegmuseum (bildet) Labro ble innlemmet som en del av dette i 2002. Labromuseene består ellers av Norsk Vassdragsmuseum og Numedalslågens Fløtningsmuseum. Norsk Vegmuseums avdeling på Kongsberg presenterer deler av veghistorien i Statens vegvesen Region sør. (Foto: Kjell Wold)

**Søker gammeldags sykkelstativ**

■ ■ Blindheimsvik landhandel var i drift fra tidlig på 1950-tallet til 1970 på Vigra og har blitt flyttet til Norsk vegmuseum - der de inviterer besøkende til en god gammeldags handel. Et sykkelstativ i metall sto på den tida foran alle butikker. Ta kontakt med Norsk vegmuseum dersom du har et slik.



På leit: Astrid Stubrud ved Norsk vegmuseum mangler sykkelstativ foran landhandleriet. (Foto: Norsk vegmuseum)

Heder og ære for kamp mot problematiske planter

Ivar Holtan ved Oslo distriktskontor fikk hedertlig omtale da Oslos miljøpris 2009 nylig ble utdelt.

Henriette Erken Busterud

Bakgrunnen er hans store frivillige innsats for å kartlegge og bekjempe fremmede planter i byen. Et par tusen timer har Ivar Holtan brukt på fritida de siste ti årene for å fjerne skadelige planter og rapportere til kommuner hvor det er store forekomster, mesteparten i Oslo. Han har vært tidlig ute med dette her i landet, og hans innsats har påvirket Oslo kommune til å iverksette systematiske tiltak.

Holtan, som til daglig er vegplanlegger, har vært interessert i villblomster i snart førti år. På sine ferder langs vassdrag på jakt etter planter så han tidlig på åttitallet enkelte mindre forekomster av kjempebjørnekjeks.

– Mot slutten av nittitallet la jeg merke til at det noen steder hadde blitt så store forekomster av denne arten at de konkurrerer ut andre planter. For øvrig fremkaller plantesaften brannår ved hudkontakt. Jeg startet med å prøve ut forskjellige mekaniske måter å ta livet av plantene på før de fellt frø. Etter at jeg fant ut at rotkutting var en effektiv måte å gjøre det på, har jeg fjernet tusenvis av kjempebjørnekjeks og en del tromsøpalme og kjempespringfrø, sier en fornøyd "prisvinner". Fra 2004 har kommunens Friluftsetat vært hovedkoordinator for bekjempelse av fremmede arter i Oslo. Ivar Holtan har bistått i dette arbeidet.

Universell rasteplass



Tilgjengelig: Byggeleder Kjell Fossum er litt stolt over landets første rasteplass, utformet i tråd med kravene til universell utforming. (Foto: Christin Hermann)

Rasteplassen ved E6 utenfor Løsberga i Steinkjer er den første i Nord-Trøndelag med universell utforming. Plassen blir så pen at man godt kan stoppe uten å ha nødvendig ærend.

Christin Hermann

– Det er nye krav til utforming av rasteplasser, forteller byggeleder

Kjell Fossum. Nå skal alle nye rasteplasser ha universell utforming, og dette blir den første rasteplassen i Nord-Trøndelag som tilfredsstiller dette kravet.

Tilbud til sørgående trafikk

Rasteplassen er et tilbud til sørgående trafikk og tilbyr seks sittegrupper - derav to med tak, bussparkering, bilparkering og sanitæranlegg.

Toalettanlegget ligger mot sør, ved utgangen av rasteplassen, og har både vanlig toalett og handikaptaolett. Oppfylling av toalett papir og håndsåpe skjer fra et teknisk rom og kan foregå selv om toalettene er i bruk.

– Toalettbygget er såkalt vandalsikkert, forteller Fossum. Det betyr at toalett og vask er utformet på en sånn måte at den vanskelig lar seg rive av veggen.

Adskilt parkering for buss og bil

Parkering er tilrettelagt for både busser og biler og rasteplassen er atskilt fra firefeltsvegen med en støyvoll.

– Som en del av den universelle utformingen er det lagt ruglete heller som ledelinjer slik at blinde og svaksynte vet hvor de skal gå, forteller Fossum.

Sittegruppene er utformet av

betong og tre. Det er lett fremkomlig for rullestol fram til sittegruppene, og på flere av gruppene er det avsatt plass til rullestol.

Murene ved rasteplassen er satt opp med lokal stein, nærmere bestemt fra Ogdal.

Grønn profil

Det blir lagt 7 cm oppfrest asfalt som fundament under asfalten på parkeringsplassen.

– Gjenbruk av oppfrest asfalt er et av Statens vegvesens miljøtiltak. Plenen har vi "kjøpt ferdig" slik at vi får optimal grønneffekt også den første sommersesongen, avslutter byggeleder Kjell Fossum.



Prisverdig arkitektopp-gave: Utsnitt av en slags ventesituasjon ved et ferjeleie, der det blant annet er lagt vekt på å bruke lokale materialer. (Illustrasjon: Anne Katrin Taagvold og Marit Skarstøl)

Pris for arkitektopp-gave

To ganger i året presenterer studentene på Arkitektthøyskolen i Oslo prosjektene sine på utstillinga AHO-works. Da vinner det priser fra en rekke firmaer, blant annet fra Statens vegvesen.

Henriette Erken Busterud

Årets samferdselspris gikk til Anne Katrin Taagvold og Marit Skarstøl. De hadde tatt for seg "Sykkelruten Telemarksvegen" i sin oppgave. Utgangspunktet er en 190 kilometer lang sykkelrute fra Kristiansand til Vrådal som går langs fylkesveger og nedlagte Jernbanespor.

– Vi har tilrettelagt langs denne ruta for et bredt spekter av sykklister og har hatt fokus på at det skal være en kontinuerlig sykkelreise. Målet er å tilrettelegge for en god opplevelse. Gjennom å tilrettelegge for enkle behov som å vaske seg, drikke vann fra bekkene, sove og møte andre sykklister skal sykklister få en følelse av luksus, forteller Anne Katrin Taagvold.

– Det som er fint med å få en sånn pris, er at en skjønner at det en jobber med har betydning, i og med at sykling står på dagsorden for Statens vegvesen. Vi har prøvd å se litt nytt på hvordan en tilrettelegger for sykkel-turister, sier Taagvold, som vil bruke sin del av stipendet på faglitteratur.

Student-invitt

■ ■ Vegdirektøren inviterte 25 studenter fra ulike læremiljøer tilknyttet Statens vegvesen til Citisense 09. De fikk full pakke på konferansen med et kveldsarrangement som ledd i etatens omdømme og rekrutteringsarbeid. Vegdirektøren pekte på viktigheten av å vise samfunnsaktørrollen og bredden i etatens oppgaver med tanke på framtidige arbeidstakere.

Liv på kanten

■ ■ Såkalte Ryanair-byer som Frankfurt Hahn, Sandefjord Torp og Bergamo i Italia ligger alle i utkanten av en storby og nær en regional flyplass. Flyplassene kobler regionene til kontinentet for impulser og næringsutvikling. Det utviklingspotensialet gir utfordringer for miljø og infrastruktur og positive muligheter beliggenheten gir.

Uten fete budsjetter

■ ■ Det kan skapes levende mellomstore byer uten fete budsjetter, sa den kjente "offentlig rom" provokatøren Fred Kent. Han er kjent som en av verdens første økokrigere og mest progressive byutviklere. Han presiserer at det er mulig å utvikle levedyktige byer og byregioner uten fete budsjetter. Kent har deltatt på en rekke vellykkede byromstransformasjoner over hele verden.

Levedyktige byer

■ ■ Helle Søholt fra Gehl architects i Danmark pekte på betydningen av gode møteplasser i attraktive byrom som viktig for å tiltrekke seg kreative miljøer og nyskapende næringsliv. Åpne og gode byrom blir en av de viktigste konkurransefaktorene for det moderne næringsliv, mener den danske arkitekten.

Grønn sykling

■ ■ Tirsdag inviterte sykkelbyen Sandefjord til grønn sykkelopplevelse i samband med Citisense. Miljøminister Erik Solheim trakk til sammen med ordfører Bjørn Ole Gleditsch og fylkesordfører Per-Eivind Johansen. Sykkelfolket samlet seg på torget til peptalk om miljøvennlig bytransport før sykkelbyens nyeste sykkeltraseer ble prøvetrakkert inkludert et helt nytt sykkelstasjonpunkt.



Byutvikling: – Gå skoa av dere for et bedre bymiljø, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete på konferanse i Sandefjord omkranset av hundrevis av sko og kunstnerne Astrid Huneide t.v. og Ulla Lise Johansen. (Foto: Kjell Wold)

– Ta beina fatt

– Flere bør bruke beina til å gå eller sykle og kjøre kollektivt hvis vi skal få til en grønn og positiv byutvikling.

Kjell Wold

Det sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete på åpningen av den store Citisense-konferansen i Sandefjord. Konferansen er årets største møteplass og inspirasjons-

forum i Norge for framtidens by- og næringsutvikling. Den samlet hundrevis av deltakere og noen av verdens ledende forskere og inspiratorer på dette fagfeltet.

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen fulgte opp med å understreke Statens vegvesens ansvar og vektlegging av rollen som viktig samfunnsaktør og pådriver for en grønnere og mer helhetlig areal- og transportplanlegging i byene.

– Når 70 prosent av alle reiser under tre kilometer skjer med bil er det et stort potensial for å få ned bilbruken i byene, hvis de planlegges og bygges ut kompakt med

gode kollektivtilbud og uten byspredning, mente vegdirektøren.

Transformasjon

Transformasjon – å håndtere store omveltninger på en positiv og konstruktiv måte, var hovedtema for årets store by- og næringskonferanse Citisense 09 i Sandefjord.

– Mange av de bedriftene vi skal leve av i fremtiden er ennå ikke skapt. Næringslivet må trekke til seg kreative mennesker for å skape verdier. Disse dynamiske personene etterspør urbane kvaliteter. Derfor vil framtidens byrom og

byutvikling få større og større betydning for å vekke disse ideene, tror prosjektleder for byregionprosjektet i Statens vegvesen Region sør, Tor Atle Odberg. Over sommeren melder Odberg overgang til Miljøverndepartementet.

Inspirasjon

Det er fullt mulig å skape attraktiv byutvikling som er god både for mennesker, miljø og næringsliv.

– Men det krever utstrakt samarbeid mellom beslutningstakere på alle nivåer med offentlig og privat sektor, mener Odberg.

Byregionkonferansen hadde

også sterkt fokus på grønn business og grønne bymiljøer – sammenhengen mellom attraktive og levende byer og et konkurransekraftig næringsliv.

– Alle deltagerne på konferansen fikk en inspirasjons- og notatbok som formidlet sentrale problemstillinger fra prosjektet Bystrategi Region sør de siste to årene. Det er ledd i å kommunisere fag på en ny måte overfor viktige beslutningstakere innen politikk, næringsliv og det offentlige, sier initiativtagerne Inge Fosselie og Tor Atle Odberg i Statens vegvesen.

Banebrytende

Forskningsprosjektet "Norway in the creative age" gir viktige faktorer i norske byregioners attraktivitet i kampen om de beste hodene som skal utvikle framtidens næringsliv.

Kjell Wold

Det er første gang det presenteres omfattende forskning på dette feltet i Norge. Hovedfunnene til den italienske forskeren Irene Tinagli fra

norske kommune og mellomstore byer kan sammenfattes slik:

Nesten hver fjerde arbeidstaker i Norge er engasjert i kreative yrker. En stor del av disse bor i Oslo og østlandsområdet, hvor andelen av den såkalte kreative klasse ligger mellom 30 og 38 prosent. Også områdene i og rundt Bergen, Trondheim og Tromsø har en stor gruppe av disse.

Talentpotensialet tar utgangspunkt i andel av befolkningen med universitetsutdannelse som er høy i hele landet, mens spesielt stor i og rundt Oslo. Bærum har for eksempel 50 prosent. De sørlige områdene av Norge har stor diversitet og mangfold og er attraktive områder for utlendinger å

etablere seg. Med mange mellomstore og små bykommuner blir samarbeid i byregioner spesielt viktig, mener Tinagli.

Å koordinere og utvikle samarbeidet mellom byer og regioner er spesielt viktig i Norge når det i landet fins 55 prosent av alle kommuner med mindre enn 5000 innbyggere. Et godt og grønt transportsystem mellom disse byene og regionene vil koble de nærmere sammen og gjøre dem mer attraktive.

Attraktiv by: Tor Atle Odberg i Statens vegvesen og Sandefjordordfører Bjørn Ole Gleditsch (t.h.) bor i et attraktiv byregionområde i Norge. (Foto: Kjell Wold)



REPORTASJE

Lytt til ungdommen

Framtidas transport-system i Tromsø engasjerer 8.-klassinger.

Lisa Sundstrøm

Tre 13-åringer i Tromsø har vunnet både den lokale og den landsomfattende "Unge forskere-konkurransen." De har skrevet en forskningsrapport om bosetting og transport i framtidens Tromsø. Vegvesenets prosjekt Vegvalg Tromsø handler også om framtidens transportmønster i Tromsø.

Det var derfor naturlig å invitere Magnus Aasgård Pedersen, Thomas Holm Workinn og Nikolai Aspen for å fortelle om forskningen sin. Problemstillinga for prosjektet deres var "Hvor skal folk i Tromsø bosette seg for å bruke minst mulig drivstoff?"

Hypotesen til de unge forskerne var at folk som bor nært sentrum kjører mindre. Etter å ha intervjuet 200 personer om kjørevanene deres, fant de ut at det ikke har noen betydning hvor folk bor. De fant dessuten

ut at unge folk kjører mer enn eldre.

Forskerne mener derfor at det bør gjøres grundigere undersøkelser av innbyggernes kjørevaner for de planlegger videre byutvikling. Det er for øvrig det Vegvalg Tromsø nettopp har gjort gjennom Reisevaneundersøkelsen.

– Det er interessant å få innblikk i arbeidet guttene har gjort. Selv om ikke alt er statistisk helt optimalt, gir det innblikk i en tendens, sier prosjektleder for Vegvalg Tromsø, Rigmor Tonstad.

– Det er ungdommen som skal leve og bo i den byen vi planlegger et framtidig transportsystem for, så det er flott at de engasjerer seg, sier Rigmor Tonstad.

Konkurransen Unge Forskere har vært arrangert årlig siden 1968. Den er åpen for ungdom mellom 12 og 21 år som har skrevet eget forskningsarbeid. Denne gangen var de tre guttene fra Tromsø de yngste som deltok i konkurransen. Finaleplassen ga en tur til Kina hvor de skal presentere prosjektet på en internasjonal samling.



Unge forskere: Rigmor Tonstad fra Statens vegvesen sammen med to av forskerne, Magnus Aasgård Pedersen og Thomas Holm Workinn. Nikolai Aspen var ikke tilstede.

Alle byggherre-elever bestod

Årets kull på Byggherreskolen har nå levert sin eksamen. Ingen strøk, så dermed er 34 nye personer bedre skolert for fremtidige byggherreoppgaver.

Solveig Martinsen

"Formålet med Byggherreskolen er å gjøre Statens vegvesen til en profesjonell, enhetlig og forutsigbar byggherre. Dette betyr at det skal benyttes enhetlig regelverk og tilstrebtes lik praksis over hele landet". Elevene ved årets kull er enige om at det opplegget studiet hadde i år absolutt var i tråd med formålet. Elevene har fulgt fem samlinger med følgende tema:

- Byggherrefunksjonen, rammer og ansvar
- Konkurransesgrunnlag og kontraktsformer

- Kontraktoppfølging og prosjektoppfølging
- G-prog. Prosjektøkonomi/anlegg
- Kommunikasjon, informasjon og ledelse

– Vi er stolte av å ha så mange dyktige fagfolk i etaten som stilte opp og ga en fin innføring i de håndbøker og systemer en byggherre må kjenne til, er omkvedet fra de 34.

Enkelte håndbøker var ukjent for selv elever som har jobbet mange år i etaten, og bruken av håndbøkene viste seg å være ulik.

I alt 34 personer deltok på Byggherreskolen med ti personer fra Region øst, seks fra Region sør, seks fra Region vest, syv fra Region midt og fem fra Region nord. Ti av disse damer. Alder på deltagerne var fra 25 - 60 år. En genial sammensetning i og med mulighet for utveksling av erfaringer på tvers av region, arbeidsfelt, alder og kjønn.



Klarte seg: Byggherreskolen 2009, en meget sjarmerende gjeng. (Foto: Ingvar Reime)

Samlingene foregikk på Gardermoen, i Stavanger, Kristiansand og i Bergen. Dette gjorde det mulig å befare anleggene Oslo Lufthavn Gardermoen og brøyteproblematikken

der. Utvidelse av E6 fra Gardermoen til Kolomoen til firefelts motorveg med midtdeler, den undersjøiske tunnelen Ryfast, OPS-prosjektet ny firefeltsveg fra Grimstad til Kristi-

ansand og Ringveg Vest i Bergen. Elevene er enige om at befaringene var en svært viktig del av studiet, og vil takke byggeledere og kontrollingeniører for god informasjon.



Skafter 190 sommerjobber

Statens vegvesen har skaffet sommerjobb til 190 studenter.

Henriette Erken Busterud

Disse inviteres i tradisjonen tro til å delta på sommersamling for å bli bedre kjent med etaten og hverandre.

Studentene samles på tre ulike steder, og tema for årets samlinger er drift og vedlikehold. Karriereplanlegging og sosiale aktiviteter er også en viktig del av programmet

– Vi har samlinger for studenter fra NTNU, UMB, høyskoler med

byggutdanning som har sommerjobb, men også studenter fra andre læresteder som jobber her er velkomne til å delta, sier Ane Cecilie Røed i Statens vegvesen. Hun koordinerer etaten samarbeid med høyskoler og universiteter.

I forbindelse med samlingene er det også befaringer for å vise studentene noe av det de har lært i teorien, Befaringen i Region vest blir på prosjektet Ringveg vest, og i Region nord blir studentene tatt med til den undersjøiske tunnelen "Ryaforbindelsen". I Region øst går turen til Vollen i Asker som fikk "Vakre vegers pris".

Sommerjobb: Leif Conradi Skorem registrerte blant annet atferd i rundkjøringer da han hadde sommerjobb i Statens vegvesen. (Arkivfoto: Hanne Caroline Hvidsten)



Den nye sykkelbølgen

■ ■ Fylkesordfører i Buskerud Roger Rydberg (bildet t.v.) og Kongsbergordfører Vidar Lande var blant flere hundre pedaltråkere som tok sykkelbølgen over Lågen i sølvbyen tirsdag i forrige uke, da nye Sellikdalen gang- og sykkelbru ble åpnet. Brua fikk navnet Bølgen. Statens vegvesen og mange andre håper dette vil gi enda et løft for sykkel i sykkelbyen Kongsberg. (Foto: Bente Espe- seth)



Bystrateg til MD

■ ■ Prosjektleder for bystrategiarbeidet i Statens vegvesen Region sør, Tor Atle Odberg (bildet), skifter beite etter sommerferien 2009. Han går til Miljøverndepartementet. – Men tematisk skal jeg holde på med noe av de samme spennende arbeidsområdene jeg har hatt med glede i vår etat de siste årene, nemlig NTP og Framtidens Byer, sier Odberg. Han har fått permisjon fra etaten foreløpig for halvannet år. (Foto: Kjell Wold)

Problemet er storsatsing på jernbane i staden for veg

■ Dag Bjørnland, professor emeritus og tidlegare sjef for Transportøkonomisk institutt har i Vegen og Vi nr 6/09 ei grei framstilling av den miserable situasjonen i norsk vegutvikling. Mellom anna konstaterer han at investeringane har vore forsømt sidan 1978 og at Noreg er på jumboplass i Norden på 4-felts motorveg, dvs dei hovudvegane som skal binde landet saman. Så langt er eg einig, men når Bjørnland meiner at hovudårsaka til problemet ligg i at rikspolitikarane systematisk har fordelt vegløyvingane etter distriktpolitiske omsyn, så er dei ei uriktig forklaring. Samferdslemidlane gjekk til ei mislykka storsatsing på jernbane i motsetnad til resten av Europa. I perioden 1946 til utgangen av 2019 vil det vere brukt 500 milliardar statlege 2010 kroner på jernbane som ikkje er brukarbetalt.

Hadde 250 milliardar kroner i staden vore brukt på investering i vegar så hadde Noreg hatt eit rasjonelt 4-felts motorvegnett mellom alle landsdelar og innan alle landsdelar og produsert brukarbetalt og miljøvenleg kollektivtransport på det i staden for satse ekstremt på ei kostbar jernbane som nesten ikkje har produksjon og seks gonger så store CO2 utslepp pr personkm i globale rekneskap som ekspressbuss på ledig kapasitet i vegnettet. Drivkrafta bak jernbane er i Oslo.

■ Finansminister Kristin Halvorsen og hennar partikolleagaer har frå Stortinget sin talarstol gjennom mange år hevda at jernbana er sveltetora og at dette har auka CO2-utsleppa. Statsminister Jens Stoltenberg sa i siste nyttårstala at vi må satse på jernbana for miljøet sin

del. Vegar skulle byggjast for å halde oppe sysselsettinga framover. Set vi det årlege statstilskotet til norsk jernbane til 6 mrd 2008 kr, så er tilskotet dei siste 60 åra 360 mrd kr utan at ein har oppnådd trafikkvekst, noko tabelloppstilliga nedanfor syner.

Millionar reisande	Millionar tonner		
	Tog	Buss	Bil
1946	45	74	73
1990	34	278	3024
2005	47	327	3752

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

■ Storsatsinga på jernbana som produserer dårleg og lite miljøvenleg målt globalt, held fram for fullt i NTP2010-19. Aldri har det vore

laga ein så negativ samferdsleplan for distrikta som den Navarsete har levert. Det skal brukast veldige 51 mrd kr til investering i jernbana som nesten ikkje har produksjon og ikkje vil få det. Utbygginga skjer rundt Oslo. Årleg får Baneverket 9 mrd kr til køyvegeven og ingenting skal brukarbetalt. I tillegg får NSB milliardtilskot til togdrifta, noko som vert kalla statleg kjøp av tenester fordi brukarane ikkje kan betale for produksjonen, sjølv etter at staten har betalt for dei veldige bane-kostnadene. Til riksvegnettet som har nesten all trafikk, kjem det berre 81 mrd kr i investering for alle deler av landet og svært mykje skal gå til utvikling av 4-felts motorvegane kring Oslo, og lite til distrikta trass i at vegbrukarane i fylka utanom Austlandet betalar over 300 mrd kr i bilavgifter og bompengar i planpe-

rioden. Når vi kjem til 2019 så har Austlandet rundt Oslo fått eit 4-felts motorvegnett på over 600 km i tillegg til 4-felts motorveg på 200 km ned til Gøteborg og Europa, men ikkje mot resten av landet. Vi har då fått eit todelt land med raske vegar og moderne tog rundt Oslo, som staten subsidierer med milliardsummar årleg, og som går parallelt med 4-felts motorvegane. Kvar togpendlar frå Hamar, Skien og Halden får 300.000 kr årleg i transporttilskot fordi kvar personkm kostar 600 øre og må subsidierast ned til 100 øre. Der for vegpengane, også i NTP2010-19, til heilt uturvande tiltak rundt Oslo.

Idar Mo, Sogndal

Forfallet i vegnettet

■ I Vegen og vi nr 7/09 har jeg kortfattet gått gjennom den historiske utviklingen i forfallet i det statlege vegnettet og gjort det sannsynlig at det antatte forfallet på riksvegnettet ikkje blir eliminert i planperioden. I Vegen og vi nr 5/09 gjennomgår assisterende vegdirektør Kjell Bjørvik en rekke nye kontrakter for drift og vedlikehold av riksvegnettet (innenfor såkalte funksjonsområder). Foreløpig har etaten kommet til en reell kostnadsvekst på 45 prosent. Dette bør føre til at forfallet må bli betydelig oppjustert i forhold til NTP 2010-2019. I det følgjende regner jeg med en oppjustering på 45 prosent og finner da at Samferdselsdepartementet bør øke statsbudsjettet med det dobbelte av det regjeringens foreslår for 2010 i henhold til NTP om forfallet skal bli eliminert innen utgangen av 2019.

■ I NTP 2010-2019 er det oppgitt at regjeringen vil videreføre nivået på 2009-budsjettet på 5 126 mill kr per år til investeringer, drift og vedlikehold i rammetilskuddet til fylkeskommunene. NTP opplyser ikkje om fordeling på kategorier av utgifter. Ifølge Vegen og vi nr 14 2006 ble forfallet i daværende fylkesvegnett anslått til 12 milliarder kroner. Fylkene har ikkje vist evne til å gjøre noe med forfallet. Med den oppjusteringsfaktor på 1,45 som jeg har benyttet på riksvegnettet, blir det reelle forfallet 17,5 milliarder kroner. I tillegg blir fylkene tilført et vegnett fra staten som kan innebære et forfall på ytterligere 11,5 milliarder kroner.

■ Ut fra statens betydelige økonomiske evne burde det etter mitt syn

være en statsoppgave å gi et tilskudd til fylkene hvert år slik at forfallet på hele fylkesvegnettet er eliminert innen utgangen av 2019, altså anslagsvis nesten 3 milliarder kroner i året. Dessuten bør tilskuddet også dekke det påregnelige årlige vedlikeholdet av det vegnettet fylkene må ta imot, se oversikten i Vegen og vi nr 7/09. Om vi antar at disse nye vegene bare trenger 20 prosent av det de gjenværende riksvegene trenger per km veg, ligger det et latent behov for nærmere 2 milliarder kroner i løpende vedlikehold. Trafikkstigning, klimaforverring og prisstigning tilsier ytterligere årlig påplussing. Det innebærer at hele rammetilskuddet kan gå med til å dekke drift og vedlikehold av det overførte vegnettet samt eliminering av alt oppsamlet forfall innen utgangen av 2019. Dermed blir det ingenting tilbake til investeringer. NTP har ikkje noe resonnement langs disse linjene.

■ Det kommunale vegnettet forfaller også, men her har jeg ikkje funnet tallmessig overslag over forfallet. Derimot hadde Teknisk Ukeblad nr 26 2007 oppsummering av en undersøkelse blant toppolitikere i kommunene. Oppsummeringen hadde fått overskriften "Gir blaffen i vann og veier" og ga lite oppløftende lesning med tanke på om kommunene kom til å innhente for-sømmelsene og forfallet i dette vegnettet.

Dag Bjørnland, professor emeritus og tidligere sjef ved Transportøkonomisk institutt

Blir vi lurt av gulstripa?

■ Mens media fosser over av artikler om flyulykken tredje pinsedag, der 4 norske er savnet, så er det likret inn noen linjer om 3 nye personer som er drept på vegen. 2 "søvn-dyssende" klassiske ulykker, en møteulykke på rv3 i Østerdalen med vogntog mot kassebil, og en utforkjøring med kranbil ved Volda. En liten artikkel – deretter glemt.

■ For meg ble disse ulykkene ekstra lite søvndyssende, ut i fra en sterk kjøreopplevelse jeg hadde en helg for kort tid siden. Jeg kjørte en liten lastebil mellom Bergen og Oslo, og vegstandarden på E16, rv52 over Hemsedal og rv7 ble mildt sagt en rystende og rattsvingende opplevelse. Ikke så mye for alle svingene, men mest for de stedvis dype hjulsporene som fikk den lille lastebilen til å gjøre brå og uventede byks. Når rumpa drar mot venstre, og forhjulene trekker mot høyre i neste sekund, så blir det lite hvilepuls hos sjåføren. Dette i kombinasjon med teleskader fra siste vintersesong gjorde at jeg måtte sitte og jage med rattet så og si hele tiden. Kun der det var ny og slett asfalt oppførte bilen seg normalt. Ellers måtte jeg ligge i max 60-70 km/t for å ha noenlunde kontroll.

■ Når da vegen på lange strekk er ned mot minstemålet på vegbredden, dvs 5,5 m, så gjaldt det faktisk å finsikte når vogntogene kom susende i mot i full fart, 10-20 cm fra gulstripa. Mer blir det jo ikke når høyre hjulrekke på vogntoget ligger på hvitstripa, ei hvitstripe som ofte i tillegg er delvis skjult under grus og gress der asfaltkanten slutter og fjellskjæring starter. Ved Svenkerud sør for Gol var det faktisk et vogntog som stanset opp da han så meg. Han

hadde tydeligvis erfart tidligere at der var det ikke plass til to store kjøretøyer. Det var ingen skilt som varslet noe om spesielt smal vegbane. Midtstripa var klar og gul som ellers på denne strekningen.

■ Dvs. ikke hele strekningen. Det er noen delstrekninger uten gulstripa, bl.a. i Lædalen, der deler av E16 fremdeles ligger i urørt prakt med stiplede sidestriper, som varsler at her kan du ikke regne med å kunne møte hvem som helst uten å slakke på farta, eller stanse helt. Der det imidlertid er gul midtstripe, så oppfatter jeg at de aller fleste regner med at møting kan skje uten drastisk oppbremsing. En viss reduksjon av farta er vel ikke unaturlig selv for vogntogsjåfører når det er 10 cm mellom speilene. Det er altså fremdeles lov med gul midtstripe for vegklassen med 5,5 m mellom hvitstripene. Da er hvert kjørefelt 2,75 m. Når skapet på vogntogene nå er oppe i 2,60 m, og speilet måler 20 cm utenfor dette, så krever slike kjøretøyer 2,80 m bredde fra venstre speil til høyre hjulkant. 5 cm mer enn kjørefeltet. Speilet er da rett over gulstripa, og hjulene på høyre siden dekker hvitstripa. Slike biler måler altså 3,0 m mellom speilene.

■ Etter hvert har da mange tungbil-sjåfører erfart at gulstripa slett ikke er noen garanti for greie møteforhold. Det var tydeligvis en av dem jeg møtte ved Svenkerud.

■ Når da en stor del av riksvegnettet har et elendig dekke, stedvis med blottlagt asfalt fra 70-tallet (risiko for stenging grunnet arkeologisk kartlegging?), så blir denne problematikken ekstra forsterket. Å beregne marginer på 10-20 cm i en lastebil

som hopper og spretter i alle retninger betinger et fartsnivå som ligger atskillig under dagens 70- og 80-grenser. Det er imidlertid kun et fåtall som reellt tar hensyn til dette. Vogntogene har kanskje kjøreegenskaper som gjør at de er lite påvirket av hjulspor. Mange av dem ligger ihvertfall ofte over fartsgrensene.

■ Om siste ulykke i Østerdalen har noe med dette å gjøre er for tidlig å si noe om. Jeg syns i alle fall at minstekravene for gul midtstripe bør revideres i lys av at de største lastebilene har hatt en reell øking av bredden på 20-30 cm siden minstekravet på 5,5 m ble satt for en generasjon siden. Etableringen av 0-visionen for sikkerhetstenkningen forsterker et slikt behov.

■ Jeg vet det er flere i vår organisasjon som ønsker å fjerne gulstripa på mange strekninger. Etter mitt syn er det rett sikkerhetspraksis, og "feil" gulstripepraksis vil kunne skule et reelt utbedringsbehov. Gul stripe er ofte brukt som et "godkjenningssymbol" – et "godt nok" stempel – som vil være hemmende for utviklingsarbeidet for vegnettet. Når vi om 6 måneder blir sittende igjen med de viktigste riksvegene, så bør vi gjennomføre en billig ryddeaksjon som kan gi en rask risikoforbedring.

■ Dette gjelder også arbeidsmiljøet for titusenvis av yrkessjåfører, som har nok av utfordringer i hverdagen om de ikke i tillegg skal bli "forført" av en stedvis villedende gulstripa. I tillegg får vi håpe at oljenasjonen Norge vil spandere litt mer til asfalt framover.

Sigmund Riis, Bergen

Fire felts veg Kristiansand – Otta – Svinesund innen 2025!

■ Et flertall i Stortinget transport- og kommunikasjonskomite ber Statens vegvesen vurdere muligheten for å bygge fire kjørefelt på E6 fra Øyer til Tretten, nord for Lillehammer. – Vi foreslår at vegen blir omgjort til firefelts veg med midtrekkverk, sier stortingsrepresentant Torstein Rudihagen (Ap), til Gudbrandsdølen Dagingen. Og videre sier han at denne vegstrekningen med fire kjørefelt er en mye bedre løsning enn tofeltsveg med

forbikjøringsfelt.

■ Nord for Lillehammer er det allerede bygget en kort strekning med såkalt smal fire felts veg. Strekingen har en totalbredde på 16 meter, og hver kjørebane er 3,75 meter bred. Smale fire felts veg er spesielt vel egnet der trafikkvolumet ikke krever standard fire felts motorveg.

■ Ja, dersom trafikken på vegen er så

stor at den før eller siden likevel må bygges ut til fire felts veg, vil det bli dyrere å lage en midlertidig løsning med to/tre felts veg først. På fire felts veg kan trafikken holde jevn hastighet og dermed minske CO2 utslipp samtidig som alvorlige ulykker reduseres med om lag 90 pst. To/tre felts veg med midtdeler som koster nesten like mye som smale fire felts veg, gir ikke samme fremkommelighet og forutsigbar reisetid.

■ Derfor bør også veien videre fra Lillehammer til Otta bygges som smal fire felts. Etter de signaler som nå gis på Stortinget bør regjeringen presse

på slik at denne strekningen som smal fire felts veg er ferdig senest i 2020.

■ Samtidig bør motorvegstrekningen Gardermoen - Kolomoen være ferdig innen 2015, slik at motorvegutbyggingen mellom Kolomoen og Lillehammer kan starte så fort som mulig etter det. VG har kåret strekningen Kolomoen - Lillehammer til Norges farligste vegstrekning. Bare fra Kolomoen til Mjøsbrua har 45 mennesker mistet livet i trafikkulykker de siste 15 år. E6 mellom Hamar og Bru-munddal er i tillegg den mest trafikk-belastede veien i hele Innlandet. Hvert

eneste døgn kjører det ca. 16.000 biler på denne strekningen. I tillegg kommer ca. 5.000 biler hvert døgn på gamle E6 mellom Hamar og Bru-munddal. Før man i tillegg i neste ti årsperiode oppgradert deler av E-18 i Telemark samt Arendal - Tvedestrand til motorveg vil det ved inngangen til 2020 kun gjenstå enkelte parseller på Sørlandet og Telemark for man har fire felts veg i hele aksene Kristiansand - Otta - Svinesund. Og de gjenstående parsellene bør være ferdig innen 2025.

Leif Kåre Spartveit
Kristiansand

REPORTASJE

VELOCITY 2009:

Trendy og kult

– Vi må slutte med å forsvare sykling, og heller legge vekt på å markedsføre det å sykle som den mest trendy, hippe og kule måten for transport.

Signe Gunn Myre

Det sa den amerikanske reklameguruen Guillaume Van der Stighelen på verdens største sykkelkonferanse, Velocity 2009, i Brussel.

– Det finnes for eksempel ikke noen bedre måte å oppleve New York på enn fra sykkelsetet. Går du, tar det dagevis. Med taxi ser du ingen ting. På sykkel derimot blir byen passe liten å rekke over, du møter andre folk, kjenner luktene, hører lydene og føler deg "cool and healthy", fortsatte Van der Stighelen.

Sykler selv

Van der Stighelen snakker av egen erfaring, og fortalte om en episode på Manhattan der han fikk all oppmerksomhet på en ganske rå sykkel.

Reklameguruen sa videre at skal man få flere til å sykle, må folk få personlige grunner for det.

– "Alle" vet at sykling er bra for klimaet, samfunnsøkonomisk og effektivt for transportavviklingen i byer. Dette er selvfølgelig vel og bra, men "what's in it for me", understreket reklameguruen.

Inn å sykle

– Vi må si at sykling gjør deg attraktiv, lykkelig og trendy! Du er in når du sykler. I tillegg må vi produsere

og markedsføre fancy sykler, sa Van der Stighelen.

Og deltakerne på Velocity profilerte virkelig sykling på en positiv måte da de 700 konferansedeltakerne syklet i følge gjennom Brüssels gater på splitter nye, kule, gule bysykler. Folk stod i portrom, på balkonger og i vinduer og vinket. Det var nesten litt 1. mai-stemming.

Verdien av en syklist?

Philip Darnton fra England var opptatt å bevise den økonomiske gevinsten ved sykling.

– Det nytter ikke bare å si at det er samfunnsøkonomisk. Vi må sette opp regnestykker og legge troverdige tall på bordet, framholdt han.

I sin beregning for å finne ut verdien av en syklist hadde han med både helsegevinst og redusert CO2-utslipp. Konklusjonen ble at hvis samfunnet investerer 10.000 pund i tilrettelegging for sykling, trenges det kun én syklist for at prosjektet skal gå i balanse.

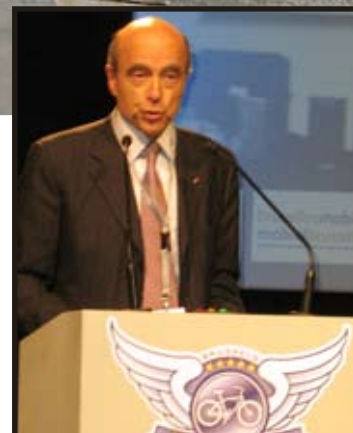
Konferansen bidro til å befestende enda tydeligere at jo flere turer som flyttes fra bil til sykkel, jo større gevinster vil man oppnå i forhold til helse, klima og økonomi.

► **Norgesbenken:** Fra venstre ser vi Hege Herheim Tassel (VD), Trude Schistad (RØ), Henrik Duus (VD), Erik Jølsgard (RM) og Trond Aune (RM). (Foto: Signe Gunn Myre)

►► **Politisk tyngde:** Den tidligere franske statsministeren, Alain Juppé, fortalte om sykling i Bordeaux. (Foto: Signe Gunn Myre)



(Ill.foto: Knut Opeide)



Elektronisk sykkelinspeksjon

Statens vegvesen Region sør tar nå i bruk dataverktøyet eRoom for håndtering og lagring av sykkeltraséinspeksjoner.

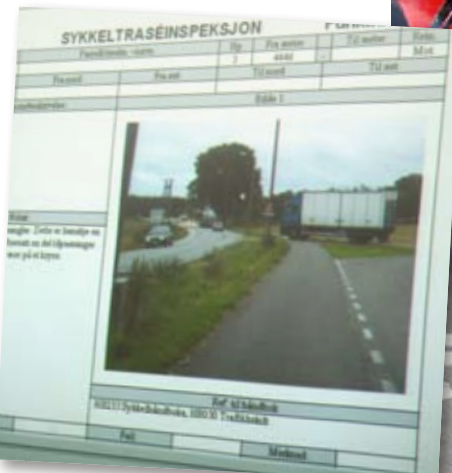
Kjell Wold

– Den nye formen for proseshåndtering og rapportering vil gjøre det enklere å samle data etter sykkelinspeksjoner og finne det igjen til senere og andres bruk. Vi regner med å ha systemet oppe å gå i hele regionen til høsten og på sikt skal verktøyet også kunne brukes på landsbasis, forteller systemforvalter (eRoom) i Statens vegvesen, Trond Olsen.

Roar Hatlestad i Statens vegvesen Vestfold har alt tatt verktøyet i bruk etter sykkelinspeksjoner i sitt hjemfylke og mener systemet for datalagring fungerer utmerket. Sykkeltraséinspeksjoner gjøres jevnlig år for år med rapportering om sykkelveggenes tilstand, feil, mangler og risiko. Kartleggingen skjer både ved bilder og tekst. Ved bruk av eRoom kommer disse inspeksjonene og

tilstandsrapportene mer i system for senere bruk og oppfølging. Statusrapportene fra sykkelvegnettet blir også lettere tilgjengelig for andre i etaten.

– Det å samle all data om sykkelvegnettet på en slik måte i en felles og lett tilgjengelig database vil gi store gevinster både på kort og lang sikt, sier initiativtaker Trond Olsen.



Skjema: Slik ser systemet for sykkelinspeksjoner på eRoom ut.



Sykkelinspektører: B.f.v. Roar Hatlestad, Trond Olsen, Arne Tovslid og Øyvind Søfteland. F.f.v. Anita Tveiten og Hanne Løver Thon. (Foto: Kjell Wold)

TETT PÅ

NAVN: Helge Rong ■ **ALDER:** 43 ■ **STILLING:** Ansvarlig redaktør i Vegen og vi
 ■ **BOSTED:** Hemnesberget, snart Bergen ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn
 ■ **AKTUELL SOM:** Avtroppende redaktør i Vegen og vi.

Hem te Bergen

Denne sommeren vender Helge Rong "hem te Bergen" samtidig som han takker av som redaktør i Vegen og vi.

Kjell Wold

Syv og et halvt år med mange begivenheter går mot slutten for ansvarlig redaktør Helge Rong. Dette er siste utgave av etatsavisen han er med på.

– I løpet av disse årene har det vært mange opplevelser, både gode og mindre hyggelige. Kjekkest er det selvsagt å få gode tilbakemeldinger. På den negative siden er det litt forstemmende å ha opplevd både medarbeidere og ledere i etaten som bevisst har motarbeidet redaksjonen. Faktisk må en del av de negative opplevelsene også kunne karakteriseres som illojale til vedtatte beslutninger i etaten. Enkelte har ment at utgivelsen av Vegen og vi har vært feilslått. Med sine boikotthandlinger har man da bevisst motarbeidet en beslutning fra vegdirektøren og etatsledelsen. I 2009 er det også på tide at man får med seg at en journalist bare er formidler av et budskap, og at det som står skrevet ikke representerer det journalisten mener, men er intervjuobjektets budskap, lyder det klokkeklart fra Rong.

Platearbeider

For seks år siden pakket den daværende redaksjonssekretæren flyttekasset og dro fra fødebyen Bergen til Hemnesberget i Nordland. Nå er det tid for retur.

– Det blir kjekt å vende nesene hjem igjen til byen jeg er født og oppvokst i etter hyggelige år på Hemnesberget. Jeg gleder meg til mer tid sammen med familie og venner og mer tid til å dyrke fritidsysler som golf, fiske, kjøre båt, reise og se fotball. Sier den avtroppende redaktøren som startet yrkeskarrieren på begynnelsen av 80-tallet med noe helt annet enn journalistikk. Leppa fra Loddefjord er utdannet platearbeider og slet med tunge løft og svette arbeidsdager på Sturterminalen ved Bergen, da han skjønte at dette hadde han ikke kropp til. Det ble for tungt i lengden, og han kastet inn håndkleet etter fem år i tungindustrien.

Skrivekløe

Før platearbeiderkarrieren hadde han allerede prøvd seg som brukdefisker i Atlanterhavet sørvest for Irland, ferjemannskap på MS Lindås på riksvegferjesambandet Solsvik-Rongesund, sjåfør, skillingsbollebakker og vaskehjelp.

– Jeg hadde ikke fysikk til å fortsette som platearbeider. Jeg ville finne på noe helt annet. Og som det politiske dyret jeg da var, hoppet jeg på høyskolebølgen i 1989 og kom

inn på Arbeiderbevegelsens Folkehøgskole på Ringsaker, med informasjon som fagfelt. Da kom skrivekløen og jobbpraksis i pressen i Bergensavisen, Puddefjord radio og Fellesforbundet. I 1992 fikk jeg fast jobb som journalist i Fanaposten.

Skiftet beite

Etter seks år i lokalpressen bar det over i informasjonsjobb i Vegvesenet. 1/1 2002 ble han redaksjonssekretær i Vegen og vi. I etatsavisen har han vært en høylydt og standhaftig redaktør de siste tre årene. Nå overlater han roret med både glede og vemod til andre. Men han lover ikke at han legger ned penningen for godt.

Lav frekvens

Rong tror den planlagte frekvensen neste år med kun elleve utgaver og månedsavis blir for liten med tanke på de nye oppgavene som venter blant annet overfor fylkeskommunene.

– Spesielt de første årene med ny organisasjon burde behovet for større kontaktflate til den nye veg-eieren blitt gjenspeilet sterkere i Vegen og vi enn tilfellet ser ut til å bli, mener han. Ellers gleder han seg til å ta fatt på nye oppgaver som rådgiver i Vegvesenet både for etatsledelsen og sin hjemregion fra høsten av. Den avtroppende redaktørens hjerte banker sterkt for etaten han har tjent de siste elleve årene.

– Det beste med å jobbe i Statens vegvesen er å oppleve alle de engasjerte menneskene som har sitt virke i etaten, til glede og nytte for samfunnet.

Etter en lang sommerferie tar han i august/september fatt på ny jobb som kommunikasjonsrådgiver i etaten, fordelt mellom Vegdirektoratet og Region vest, med base i byen mellom de syv fjell.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Mange overvurderer egne evner som sjåfør, holder for høy fart og tenker ikke på at det kan være andre på vegen som ikke har kontroll over bilen sin.

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

Kaste hermetikkboksen folk møter når de ringer oss. La kundene få møte en hyggelig stemme som hjelper dem videre i systemet og ikke den velkjente frasen; velg 1, 2 eller 3. Arbeide systematisk for

å bevisstgjøre medarbeiderne at også kunder kan ha rett
Hva ville du gjøre hvis du var vegdirektør for en dag?

Da ville jeg gjort visse justeringer i styringssystemet. En del ting tar for lang tid i dag.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Overlatt til Statens vegvesen å sette opp prioritert liste over hvor det er behov for utbedring av vegnettet, samt nye vegger. Uavhengig av bompengbidrag, men på rene objektive kriterier, uten politisk "hilse-hjem" stempel.



[Foto: Kyrre Wedvik, Grafisk senter]

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.



Arne Dalen på Sokna mener bildet av brøytinga i nr 7. er tatt etter Haugastøl, øverst i Ørterdalen.



HVA SKJER?

**10.-14. AUGUST/
GARDERMOEN**

■ Kurs i vinterdrift

19. AUGUST/STAVANGER

■ Vegnett og nettverk-konferanse

24.-26. AUGUST/RIGA

■ International Balkan Road Conference

**26.-27. AUGUST/
TRONDHEIM**

■ Citymobil

Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til:

vegenogvi@vegvesen.no

LØST OG FAST



Stedet

Lite sted i Re kommune i Vestfold nær Fon kirke i Ramnes. Stedet har navn etter en gård som er kjent helt tilbake til 1500-tallet og med forskjellige skrivemå-

ter. Stedet ligger på en flate på et høydedrag med en bratt skråning like ved. Usikkert om navnet har med terrengformen å gjøre, i følge lokal bygdebok. (Foto: Kjell Wold)



Men skiltet står...

En handikapparkeringsplass i Fløyenstien like ved bygarasjen i Bergen er blitt betydelig mindre tilgjengelig etter at handlekraftige folk har vært på stedet med kantstein og grus. Noen vil

si at plassen er utradert, og at skiltet er misvisende. Men det teller til byens forsvar at det finnes reserverte handikapplasser også inne i bygarasjen. (Foto: Bjørn Olav Jaggi)



Kollektivnytt

Stoppet gjeld berre for minibuss. (Foto: Geir Brekke)

Her om dagen

Lupinen er kjent som vegingeniørenes favorittblomst og pryder mangt et veganlegg. Nå står den i full skrud blant annet inntil E6 i Ringsaker i Hedmark. (Foto: Håkon Aurlien)



UNORMALER 104

Rammer også bukkeridning

Dette forbudsskiltet står kloss inntil badeplassen ved Gålåvannet i Oppland, sted for Peer Gynt-spill i slutten av juli, og antyder at også skiltmyndigheten på stedet er påvirket av Peers noe uvorne framferd.

Hovedskiltet, skilt 306.0. Forbudt for alle kjøretøy skal ifølge skiltnormalene "kun nyttes for å angi at en veg er helt stengt for all kjøring". Det er så strikt at det kun kan utstyres med avstandeller svingpil som underskilt. Det monterte underskilt er ingen av delene.

Underskiltet ligner på et opplysningskilt, men er det ikke, og dermed er unormaliteten doblet.

Den unormale jury antar at meningen bak skiltet er å gi unntak for transport av funksjonshemmede fram til badeplassen. Juryen minner om at skilt 306.0 kun har unntak for "trilling av f.eks sykkel og moped". Enhver kjøring er forbudt, og det slås uttrykkelig fast at "rytter og fører av kjøretøy trukket av dyr omfattes av forbudet".

– Bukkeridning forbi skiltet er forbudt, fastslår juryen i en unor-

malt klar kjennelse. (Foto: Håkon Aurlien)



VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

370 km automatisk fartskontroll

I løpet av sommeren har Norge som første land i verden tatt i bruk automatisk fartskontroll i større skala. I alt ti fylker med til sammen ca 370 kilometer

riksveg vil være utstyrt med det automatiske utstyret i løpet av 1989. Målet er at ulykkene skal reduseres med 15-20 prosent.