

Vegen og vi

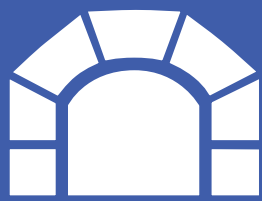
NR. 01 / 27. JAN / 2011
PORTO BETALT / PORT PAYÉ
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:
STATENS VEGVESEN
POSTBOKS 8142 DEP
0033 OSLO



Statens vegvesen

OSLO ER VERDENS TUNNELBY NR. 1



Stor-Oslo-tunnelene

Dagens lengde: 40 000 m
Ønsket lengde: 80 000 m

Ingen byer i verden har flere tunneler enn Oslo. Får alle i Oslo og Akershus ønskene sine oppfylt kan lengden dobles de kommende årene. Men er ønskene preget av tunnelsyn der man snevert ser på fordelene, og overser problemene?

Side 18-21

SIDE
04 **SIKKERHET:**
Sverige har
2000km veg
med midtdeler

SIDE
06 **MILJØ:**
Slikkepott
skal redusere
saltbruken

SIDE
13 **ASFALT:**
Vegdirektøren
skriver om
påstått pris-
samarbeid

SIDE
14 **FOTO:**
Turistveger
midtinters
kan være en-
somt

Pluss! Nok vegsalt // Vakkert lys i kulda // Ja eller nei til wirerekkverk // U-riks: Tunnel til Tyskland // Heksemonument // Bedre planer – mer våken // Nye miljøferjer // Vegen og vi quiz

Intro



SATTE ROSA SØKELYS PÅ KREFTSAKEN

I oktober i fjor satte Vegvesenet rosa lys på Kolomoen bru (bildet) nord for Gardermoen. Lyssettingen markerte støtte til Rosa Sløyfe-aksjonen. – Kolomoen bru satte Rosa Sløyfe-aksjonen på Norges-kartet, mener Kreftforeningen som sammen med Foreningen for brystkreftopererte nå retter en stor takk til Statens Vegvesen i Hedmark som tok hansken og bidro til aksjonen. – Vi har aldri fått så mye oppmerksomhet i media, solgt så mange Rosa Sløyfe-produkter og hatt så mange spontane initiativ, opplyser Kreftforeningen.

LEDER:

Tunneldrøm

Det är också alldeles rätt enligt logikens lagar, fastän det är galet.

August Strindberg

Noen bekjente hadde i mange år hatt en stor drøm: Å få et svømmebasseng i hagen på feriestedet sitt. De så for seg deilige morgenbad og mange døsiges timer langs bassengkanten. Ikke minst ville barn og barnebarn fryde seg over å kunne leke seg i familiens eget basseng.

I lang tid studerte de forskjellige alternativer, og priser. De begynte å spare og i løpet av et par år hadde de nok kapital til å investere i drømmen. Underveis hadde de forstått at et svømmebasseng ikke drev seg selv, det ville trenge litt egeninnsats. Men, uten å gå for dypt i materien, mente de at litt jobb ville være vel investert tid. Ulempene det måtte medføre ville bli mange ganger oppveid av fordelene. Mente de.

Bassenget ble bygget, til ubeskrivelig glede for hele familien. Den første sesongen var bare jubel, selv om far i huset måtte innrømme at, jo, det var jo en del jobb med det bassenget. Andre sesongen begynte også bra, bassenget ble hyppig brukt av store og små. Etter noen uker måtte far innrømme at det var ganske mye jobb med bassenget, mye mer enn han hadde forestilt seg.

Da sommeren nærmet seg slutten kunne far fortelle at han i grunnen var litt glad for at sommeren var over. Ja, han måtte medgi at han var blitt litt lei av bassenget. Ikke bare kostet det penger å drifte det i form av strømgifter, kjemikalier og annet. Nei, han hadde i tillegg brukt minst to timer hver eneste dag, noen ganger mer, av ferien sin på rengjøring og stell av poolen.

Den tredje sesongen gikk omtrent som det forrige. Og det fjerde året var bassenget borte. Det kostet for mye, både tid og penger, kunne eieren fortelle.

Denne historien dreier seg om drømmen om et bedre liv og innsatsen som skal til for å realisere drømmen. Den handler samtidig om å tenke drømmen helt ut og ikke utelate eventuelle ubehagligheter. I denne utgaven av Vegen og vi har vi en bredt anlagt temaartikkel om tunnelbyen Oslo. Tunnel er en drøm for mange, både enkeltmennesker, grupper og store og små samfunn. I Oslo-området er det veldig mange som ønsker seg en tunnel.

Å lede trafikken bort fra øye og øre kan være en befrielse og berikelse. Og Norge er et rikt land, med stor omsorg for sine skattebetalere. Så råd til å bygge tunnel, det har vi, tenker vi gjerne. Men tenker vi alltid på hva som kommer etterpå? Ja, de fleste vil vel si at de er klar over at det koster å drifte en tunnel. Og ganske snart vil man vel tilføye at, det må vi da ha råd til. Er det da sånn at tankerekken er litt lik den hos den nevnte familien med bassenget? De skjønte det ville koste dem tid og penger, men i iveren etter å få svømmebassenget gikk de aldri i dybden på det spørsmålet. Skjøenner vi egentlig hvilke enorme kostnader som følger en tunnel?

I nevnte artikkel reises spørsmålet med faglig tyngde. Det er prisverdig. Spørsmålet kan være ubehagelig å stille til andre, og ubehagelig å stille seg til seg selv. Det må likevel stilles.

God lesning!

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



TRYGT OG GODT

NORDLYS: Kostbar vegdød

Vegdøden kostet oss 6,3 milliarder kroner i 2010, skriver avisa Nordlys i en kommentar etter den tragiske dødsulykken i Lavangsdalen på E8 sør for Tromsø. Det til tross for at antallet trafikkdrepte i fjor (209) var det laveste på nesten 50 år. Ulykken ville neppe skjedd dersom vegen hadde midtdeler. Nå diskuteres både strakstiltak og mer langsiktige tiltak.



GUDBRANDSDØLEN DAGNINGEN: Lyntogets død

Jernbaneverkets utredning av høyhastighets jernbane i Norge blir lyntogideens død og begravelse. Dette handler om toget gudbrandsdøler og lillehamringer ikke trenger. Jernbaneverkets endestasjon er Nasjonal Transportplan 2014–2023. Samferdselsetatene skal ha sine innspill til Samferdselsdepartementet ferdig til 1. februar 2012, heter det i en kommentar i avisen.

LES OGSÅ

SIDE
10

VEG:
Tinnsjøvegen
må stengast
i 7 måneder
grunna tunnel-
arbeid.

SIDE
12

TRYGGLEIK:
Talet på
trafikkdrepte
kan halverast
med enkle grep.

SIDE
28

**HANSKE-
ROMMET:**
Klaus har alltid
kulepenn og gul
lapp.

► **VARMT LYS I KULDEN:**

Det er 1. juledag, og det er sprengkaldt. Men kulden skaper også et varmt, rosa lys over Flisa bru.

Her er det naturen selv som maler himmelen rosa over den vakre trebruen som krysser Glomma ved Flisa sentrum. Den ble åpnet i juni 2003, og ble med sine 196 meter verdens største, moderne trebru. (Foto: Liv Nordbye)



**HAUGESUNDS
AVIS:**

**Frykter
fjellsikkerheten**

Flere alvorlige nestenulykker i bilkolonner og utsiktene for villere klima har fått Sivilforsvaret i Hordaland til å rope et varsko for sikkerheten på fjellovergangene. De ser med uro på dagens situasjon og tar overfor Samferdselsdepartementet til orde for beltevognberedskap for høgfjellsvegene, skriver avisen.



FOTO KJELL WOLD

**ØSTLANDS-
POSTEN:**
Sykkelplan

I Larvik legges det nå en slagplan for å få flere til å sykle til jobben. Og man ønsker å legge forholdene bedre til rette for dem som ferdes uten stor motor, men på to hjul. Planene om å bygge ut sykkelnettverket rundt og i Larvik sentrum skal nedfelles i en kommunedelplan for sykkeltrafikk som skal være ferdig allerede til våren, skriver avisen.



FOTO KNUT OPEIDE

TRØNDERBLADET:
**Beklager og
informerer**

Statens vegvesen beklager ulempene for trafikanter i forbindelse med de mange stengingene av fylkesveg 695 Kvålsbrua. Brua må repareres og arbeidene har pågått i vinter. Men nå informerer etaten om at brua trolig vil være helt ferdig og åpen for ordinær trafikk igjen fra og med begynnelsen av februar, skriver avisa.



FOTO TOM FJELLHEIM

MINTES 17 DREPTE OG 400 SKADDE

17 personer mistet livet og 400 ble skadet i trafikken i Hedmark i 2010. 12. februar møttes pårørende, representanter fra Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk, Kirken og med flere til minne-markering i Trysil. Både vegdirektør Terje Moe Gustavsen og Hamarbiskop Solveig Fiske (bildet) talte under markering i kirken.

SIKKERHET: – Å skille kjøretningene er det viktigste vi kan gjøre for å bedre sikkerheten på vegene, sier Mats Pettersson som er vägutformare i det svenske Trafikverket. – Pragmatikk må til for å få de gode løsningene, sier driftsansvarlig Pär Stendal (t.v.)



GJØR VEGENE MØTEFRIE

De svenske vegmyndighetene satser på møtefri veg som hovedvirkemiddel for tryggere trafikk. På tolv år har 2000 kilometer av riksvegnettet fått et fysisk skille mellom kjøretningene. Nå setter de også opp midtrekkverk på veger med bare et kjørefelt i hver retning.

TEKST OG FOTO: HÅKON AURLIEN

TRAFIKKSIKKERHET:

Tekst og foto HÅKON AURLIEN

Ettersikrer midtdeler

Da det ble bygd ny firefelts E6 sør i Akershus for 15 år siden, forsvant ulykkene og med det tilnavnet «dødsvegen».

Men så viste det seg at det brede feltet mellom kjøretningene ikke ga god nok sikkerhet mot møteulykker. Ettersikringen er i gang og før sommeren i år skal 46 kilometer firefelts E6 fra Vassumkrysset til Moss ha fått et stålrekkverk.

– Vi har hatt så mange alvorlige ulykker og hendelser at vi nå må gjøre noe for å hindre biler i å komme over i motsatt kjøretning, sier senioringeniør Kåre Abrahamsen i

Statens vegvesen.

Da E6 sør for Oslo ble bygd om, gjennom Akershus frem til 1999 og til Moss i 2005, kunne vegbyggerne velge mellom en bred profil med en bred grøft eller voll mellom kjøretningene, eller et smalere midtparti med et rekkverk. Siden er vegnormalene gjort om og nye firefelts motorveger skal ha rekkverk mot midten uansett. Flere 10–20 år gamle strekninger vurderes nå for ettersikring.

– Fra år 2000 har vi hatt 64 alvorlige hendelser på en seks-kilometers strekning

nord for Vestby, 315 om vi ser på strekningen helt ned til Moss. En tredjedel av ulykkene har berørt midtdeleren og vi har hatt flere ulykker der en personbil er kommet over i møtende kjørefelt eller er blitt stanset ved å kjøre på en lysmast, sier Abrahamsen.

Den mest utsatte strekningen var nord for Vestby og der ble det satt opp ti kilometer rekkverk før vinteren satte til for alvor. Resten av strekningen skal sikres før sommeren i år. Videre sydover fra Moss ble den nye E6 bygget med rekkverk mellom kjøretningene.



MIDTDELER: Nord for Vestby er den 15 år gamle fire-felts E6 allerede ettersikret og det er Kåre Abrahamsen glad for. Så snart vinteren er over går byggelederne Helge Bang og Magne Vikne i gang med resten av strekningen mot Moss.

tilbud er levert på Ringveg Vest i Bergen. AF gruppen er lavest med 821 millioner kroner, Mesta høyest med 878 millioner.

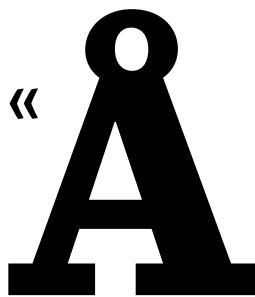
KAMERA I TUNNEL

Statens vegvesen skal montere 39 kameraer i Flekkerøytunnelen i Kristiansand av sikkerhetsmessige grunner. Kostnaden er på 3,5-4 millioner kroner.



FOTO KJELL WOLF

Siden 1998 har de svenske vegmyndighetene satt opp et fysisk skille mellom kjøreretningene på over 2000 kilometer av det sekundære riksvegnettet.



skille kjøreretningene er det viktigste vi gjør. For de alvorligste ulykkene skjer når biler kommer over i møtende kjørefelt og treffer møtende trafikk,

sier Mats Pettersson som er vågutformare i det svenske Trafikverket.

Sammen med driftsansvarlig Pär Stendal viser han en av de nyeste møtesfrie strekningene, 11 kilometer av rv. 195 vest for Jönköping. I år skal midtrekkverket her forlenges med 7 kilometer.

Mellom de hvite kantlinjene er det bare 7,5 meter, pluss vegskuldre på 0,75 meter. Det er ikke mulig å passere et saktegående eller stanset kjøretøy. Trafikanter som havner bak en traktor må bare vente.

KOMPROMISS. Men sikkerheten er ivaretatt. Rekkverket hindrer voldsomme møteulykker. Skjer det likevel en ulykke i en kjøreretning, kan redningstjenesten enkelt åpne rekkverket og ta seg frem i motgående kjøreretning.

– Å bygge om en veg til møtesfri veg blir alltid et kompromiss. Trafikanten har behov, det samme har redningstjenesten. Vegingenjøren har sine krav. Skal vi oppnå nullvisjonen må vi pragmatisk vurdere fordeler og ulemper ved ulike løsninger, sier Pär Stendal.

NULLVISJON. Det svenske firefeltsvegnettet på nesten 2000 kilometer er som det norske (på knapt 500 kilometer) bygd med fysisk skille mellom kjøreretningene. Resten av vegnettet er bygd for at biler, som kjører mot hverandre i opptil 90 km/t, skal møtes med drøyt en meters klarings.

Etter at den svenske Riksdagen vedtok en visjon om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken, måtte dette revurderes. Siden 1998 har vegmyndighetene satt opp et fysisk skille mellom kjøreretningene på over 2000 kilometer av det sekundære riksvegnettet.

Først ble 13-metersvegene, tofeltsveger med svært brede vegskuldre, bygd om til trefeltsveger. Wirerekkverk ble plassert slik at hver kjøreretning hadde et andre kjørefelt som forbikjøringsfelt med bytte etter to-tre kilometer.

9 METER. Neste skritt ble å sikre veger som er 9 meter eller smalere. Jobben er i gang.

– Breddeutvidelse koster mye, så vi må vurdere dette mot andre sikringstiltak. Løsningen på veger med bare et kjørefelt i en retning er et kompromiss; vi har flyttet siderekkverket ut en meter, bygd forbikjøringsfelt på bare en fjerdedel av strekningen, laget et rekkverk som kan åpnes enkelt på resten og akseptert at rekkverket kan trenge inn i møtende kjørefelt ved en påkjørsel.

– Kompromiss er nødvendig for å få til det viktige, en fysisk sperre som hindrer voldsomme kollisjoner mellom møtende biler, sier Mats Pettersson.

8 METER I NORGE? Utflytting av siderekkverk er gjort fordi svenske vegmyndigheter tillater opptil 4,5 meter brede spesialtransporter på det ordinære vegnettet. I Norge er største bredde 4 meter. Det betyr at åpnes det for å bygge midtdeler uten passeringmulighet i Norge, kan den nye rekkverkløsningen brukes på veger smalere enn 9 meter.

Ved Jönköping er det satt opp stålrekkverk. Det tekniske kravet er at rekkverket skal fange opp og stanse en 1500 kilos personbil som med 20 graders vinkel treffer rekkverket i 110 km/t. Kravet er det samme til wirerekkverkene, som hittil har dominert fordi halv pris har gitt dobbelt så mye sikret veg.

Driftsansvarlig Pär Stendal har merket seg at wirerekkverkene krever mye oppfølging. Både han og Pettersson mener pragmatikk må avgjøre valget av rekkverkstype, at det ikke bør bli et politisk tema.

– Det viktige er å bygge et fysisk skille mellom kjøreretningene, sier Pettersson. ■

DUELLEN:

Ja eller nei til wirerekkverk?

Landsforeningen for trafikkskadde ber Stortinget oppheve forbudet mot wirerekkverk fra 2006. Grunnen er svensk forskning som viser at wirerekkverk redder liv, også motorsyklisters.



PER ORETORP

Motorsyklist og seniorrådgiver i Landsforeningen for trafikkskadde (LTN)



HALLGEIR H. LANGELAND

Motorsyklist og medlem av Stortingets transport- og kommunikasjonskomite fra SV.

HVEM DER?

1 Er du enig i konklusjonen fra den svenske Statens väg- och transportsäkerhetsinstituts rapport om bruk av wirerekkverk?

Rapporten er et nøye gjenomarbeidet produkt. Resultatene er entydige, og det kan ikke råde tvil om at denne type rekkverk årlig redder flere liv, også motorsyklisters.

Nei, men rapporten er interessant. Sverige har oppnådd positive reduksjoner i antall drepte og hardt skadde. Det skyldes bla at veiene er blitt møtesfrie, og ikke wire-rekkverket spesifikt. SV vil bygge ut midtdelere i høyt tempo.

2 Sverige vil de neste årene sette opp ca 100 km wirerekkverk på 8-10 metersvegene. Bør vi gjøre det i Norge også?

Beslutninger og vedtak som berører trafikksikkerhet må forankres i vitenskaplige fakta, ikke i følelser slik forbudet mot wirerekkverk er. Vi må sikre at vi i Norge til enhver tid har lov til å bruke de effektive tiltakene som fins.

Vi ønsker de beste midtdelerne vi har og ressurser på å utvikle nye. Skal vi få til kraftige reduksjoner i antall drepte og hardt skadde må vi satse bredt og tøft med tiltak mot de viktigste årsakene til trafikkuulykker.

3 Mener du at wirerekkverk er farligere for motorsyklister enn andre typer rekkverk?

Vi mener det er mangelen på midtrekkverk som er farlig. Slik denne formen for midtdeler har blitt omtalt av bransjeorganisasjoner og enkelte politikere, så har jeg forståelse for at mange motorsyklister har fått et feilaktig bilde.

Ja, åpenbart. Fra andre land kjenner vi grelle eksempler på dødsulykker og alvorlige kvestelser av motorsyklisters møte med både stolper og vaiere. Wire skaper også frykt blant en del MC-førere.

4 Har wirerekkverk andre ulemper eller fortrinn enn pris i forhold til fast rekkverk?

Fordelen er at det finnes på markedet i dag, og at det lar seg montere også på veier med 8-10 meters bredde der faste rekkverk ikke kan benyttes. Vi kan derved forhindre at motorsyklister møter biler i feil kjørebane.

Noen tror man kan sette opp wire som midtdeler på norske 6-8 meters veier uten å breddeutvide. Det går ikke. Prisargumentet er tynt. Prisforskjellen blir mindre med mer robuste løsninger som krever mindre vedlikehold.

5 Dersom det skal settes opp mer midtrekkverk på norske veger, hvilke strekninger bør i så fall prioriteres?

Vi som landsomfattende organisasjon kan ikke plukke ut enkeltstrekninger som er viktigere enn andre. Prinsipielt mener vi at alle strekninger med forsterket midtstripe bør vurderes for wirerekkverk. Som kjent forhindrer ikke striper i veien kollisjoner.

Vi er i gang med å bygge mange mil med midtdelere. Framover prioriteres de mest ulykkesutsatte strekningene, ikke automatisk veier med høyest trafikk. SV ønsker større fleksibilitet når vi skal prioritere, selv når ÅDT er under minstkravet på 8000.

Tekst HÅKON AURLIEN

Øker behovet for midtdeler

Drøyt 400 kilometer midtrekkverk trengs på norske riksveger. Statens vegvesen vil ved revisjon av Nasjonal Transportplan 2014-2023 beregne behovet på ny. Antakelig blir tallet da atskillig større.

– Ulykkestall og ulykkesutvikling har ikke vært blant kriteriene for å si at det er behov for midtdeler på en vegstrekning. Nå skal ulykkestallene inn. Det vil åpenbart føre til en økning i behovslistene, sier Finn Harald Amundsen, trafikksikkerhetsrådgiver i vegdirektørens styringsstab. I NTP 2010-2019 ble det beregnet et behov for sikring av

ca 425 kilometer riksveger med et fysisk skille mellom kjøreretningene. Kriteriet for bygging av midtrekkverk i Norge var at vegen har en fartsgrense over 70 km/t og en gjennomsnittstrafikk på over 8000 kjøretøyer pr døgn. I planen ble det lagt opp til å bygge midtdeler på 93 kilometer av vegnettet fra 2010 til 2013. I 2010 ble det bygd 21 kilometer midtrekkverk og i år skal det bygges 25 kilometer. I tillegg kommer 23 kilometer ny møtesfri firefeltsveg som blir bygd i år. Samlet har Norge nå ca. 600 kilometer møtesfrie veger.



TRE-SPYLING UTEN EFFEKT

En nyplantet bjørkeallé i Eidsvoll ble vintersesongen 2009/2010 spylt ukentlig for å se om det kunne bidra til reduserte saltskader på trærne. Resultatene viser ingen synlig forskjell mellom trær som var spylt og ikke. Forsøket har vært gjennomført som et ledd i Statens vegvesens forsknings- og utviklingsprogram Salt SMART, som skal kartlegge og redusere miljøskader av vegsalting.

SLIKKEPOTTEN: -Forsøksutstyret fungerer veldig bra, samstemmer anleggsleder Roy Erik Myrvang og delprosjektleder Roar Støtterud. Førerne Jo Inge Johansen, Steinar Furly og (i maskinen) Bjørnar Bekken bruker maskinen til snørydding av 17 kilometers rv 3 nord for Elverum.



Slikkepottvedlikehold

En vegskrape som mest ligner en diger slikkepott der det normalt sitter et skjær, bidrar til at rv. 3 nord for Elverum i vinter holdes farbar med minst mulig bruk av salt.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

TEKST Håkon Aurlien FOTO Kjell Wold

Trolig nok vegsalt

Stor etterspørsel etter vegsalt i Europa ser ikke ut til å gi mangel på salt til drift av norske vinterveger denne sesongen.

Men tre av vegvesenets regioner har innskjerpet overfor entreprenørene at salt ikke skal brukes som alternativ til mekanisk snørydding, og ikke ved temperaturer under 10 grader.

- Driftsentreprenørene har gitt beskjed

om at de har lagre eller muligheter for å få tak i salt i tilstrekkelige mengder til å kunne oppfylle kontraktene de har med Statens vegvesen, sier Lars Erik Hauer, direktør for veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet.

Varslene om mulig saltmangel kom ved nyttår etter en lang periode med streng kulde i Europa. Saltleverandørene fortalte da at det kunne bli vanskelig å få levert mer salt enn det som var bestilt, dersom behovet skulle oppstå.

Driftsentreprenørene har selv ansvar for å skaffe det salt de trenger til å utføre vinterdriften. Men Vegvesenet vil som byggherre bidra til gode løsninger dersom saltmangel skulle kreve et endret driftsopplegg. Da Statens vegvesen ba hver enkelt entreprenør om en oversikt, var tilbakemeldingen entydig. Lagrene bør holde dersom værforholdene blir normale resten av vinteren. Direktoratet har derfor tonet ned behovet for beredskapsplanlegging.

- Regionene har skissert hvordan de vil

agere i tilfelle problemet oppstår. Vi er tilfreds med dette og ber om at regionene har planene i beredskap, sier Hauer.

Den strenge kulden har i flere driftsområder redusert saltbruken. Det meste av saltingen skjer nemlig ved temperaturer mellom 0 og minus syv grader. Ved lavere temperaturer skal det bare saltes unntaksvis, og vegene vedlikeholdes med strøing av utsatte punkter. Strøsand er tilsatt salt for ikke å fryse men punktstrøing gir likevel redusert saltforbruk. ■

08

FAKTA:

08 mars er tilbudsfrist på elektroanbud på 11 km ny E18 Sky-Langangen mellom Larvik og Porsgrunn. Vegen åpnes mai-juni 2012.



+20 MILLIONAR TIL MIDTREKKVERK

Gjennom budsjettbehandlingen for 2011 i Stortinget ble det bestemt å auke midlar til midtrekkverk med 20 millionar kroner. Dermed kan det byggjast 25 kilometer midtrekkverk i 2011. Auken skal brukast på desse prosjekta: E18 Bie-Frivoll i Aust-Agder, E136 erstad-Nøvrarund i Møre og Romsdal og E6 Gråmyra i Nord-Trøndelag.

– Vi skapte en mye sikrere veg for trafikantene enn det både vi og de hadde vært vant til. Dag Erik Myrvang

«**D**et er første vinteren vi bruker utstyret og vi ser at saltforbruket går ned med over en fjerdedel, sier Roar Støtterud, delprosjektleder i Vegvesenets salt-smartprosjekt. Prosjektet er satt i gang for å utvikle metoder og utstyr for å redusere saltbruk ved vintervedlikehold av norske vegger. – Utstyret fungerer bra, bedre enn ventet, sier anleggsleder Roy Erik Myrvang hos driftsentreprenøren Kolo Veidekke. – Men vi ser at dette ikke er lønnsomt rent økonomisk. De økte maskinutgiftene er større enn innsparingen i mengden spredd salt, sier Støtterud.

FORSØK. To spesialmaskiner er denne vinteren i drift på prøvestrekninger ved Ålesund og Elverum. Ved Ålesund brukes en roterende børste, ved Elverum en slapsgrind med tre rekker gummiklosser montert etter hverandre.

Begge strekningene ligger inntil drikkevannskilder der tidvis intensiv salting vil kunne gi redusert vannkvalitet. Begge forsøksstrekninger har også en referansestrekning like inntil som vedlikeholdes på normal måte.

Det er viktig for å gjøre resultatene uavhengig av lokale svingninger i vær- og føreforhold.

SORT VEG. De to prøvestrekningene er del av barveg-vegnettet, som betyr at de skal holdes snø- og isfrie gjennom vinteren. Unntaket er spesielle perioder med mye snøfall eller kulde. Det har det vært mye av ved Elverum i vinter.

– Med de temperaturene vi hadde fra november, var det umulig å holde vegene bare. Men vi har oppfylt friksjonskravene med god strøing, sier Myrvang. Han er likevel veldig godt fornøyd med forsøks-

utstyret. Den første delen av vinteren, før sprengkulden kom, fikk mannskapene god anledning til å gjøre erfaringer.

– Vegen ble veldig bra, vi så at vi skapte en mye sikrere veg for trafikantene enn det både vi og de hadde vært vant til, forteller Myrvang.

VINTERVEG. – Salt fungerer best når temperaturen i vegen er over seks minusgrader. Driftsentreprenørenes store utfordring er å planlegge og forberede vegene for overgang fra streng til mindre streng kulde, supplerer Roar Støtterud.

– Er det lavere temperaturer enn 6-7 minus vil en god strategi for redusert salting være å la det legge seg is på vegen, og så legge fastsand som gir et godt veggrep, forklarer han.

Ved Elverum er nå slikt utstyr på plass til bruk resten av sesongen. Utstyret er utviklet i samarbeid mellom Statens vegvesen og maskinleverandørene og fungerer i enkelhet ved å strø fuktet sand opp på islaget. Dette vil fryse seg fast og danne en sandpapirlignende vegoverflate. Vitenskaplige forsøk har vist at metoden fungerer best uten bruk av salt overhode.

NULLFØRE. Når temperaturen øker igjen må isen bort for å unngå fare for det glatte fuktige is og «nullføre». Normalt gjør driftsoperatørene det med salt, vel og merke etter at løs is og snø er brøytet bort. Men på prøvestrekningene gjøres forsøk med økt bruk av maskinell kraft.

– Ishøvling er aktuelt hos oss, siden vi i utgangspunktet bruker en vegskrape og enkelt kan skifte mellom «slikkepott» og skrape, sier Myrvang. Det meste av saltet som spres på norske vegger, brukes i temperaturer fra 0 til minus 6-7. Etter innføring av driftskontrakter, tidligere betegnet funksjonskontrakter, for daglig drift av riks- og fylkevegene fra 2003 er totalmengden vegsalt doblet i Norge til over 200 000 tonn pr sesong. ■

TEKST Henriette E. Busterud

7000 tonn salt i Oslo

Forrige vintersesong brukte de litt over 7100 tonn salt i Oslos gater, og skal i følge entreprenørene sine ha nok salt til resten av sesongen.

– Våre entreprenører har fått i oppdrag å salte hovedveiene når det er glatt. Vi kan legge om til «vintervei» hvis vi vil og bruke andre metoder enn salt. Men grus blåses ofte vekk, så vi kommer til å bruke salt så lenge det er nok av det, sier Joakim Hjertum i Samferdselsetaten.

Hva med miljøkonsekvenser?

Hvis du tenker på kastanjene i Bygdøy allé så er nok salt trolig en medvirkende årsak til skadene.

Mange er lei av å vasse i saltsørpe på fortau. Det er også lav fart i sentrum. Er salt strengt tatt nødvendig å bruke der?

– Vi salter hovedvegnettet vårt av hensyn til framkommelighet for biler og busser og kommer til å fortsette med det. Vi bruker omtrent ikke salt på fortau. Av de i overkant av 1000 kilometerne vi har med gang- og sykkelveger, så salter vi bare 38 kilometer. I tillegg til de som er beskrevet i kontraktene som vi overtok fra Statens vegvesen.

HVA SKJER:

Verden rundt

HELNING GA ULYKKER

Negativ dosering har ført til 40 prosent flere personbilulykker enn normalt på en 27 lang E4-strekning på Hälsingekysten i Sverige. Vegen ble åpnet i 1999, bygd som firefelts motorveg med smalt rekkverksskille mellom kjøretningene og fartsgrense på 110 km/t. Den ble bygd gjennomgående skrå i en retning for å forebygge vannplanning, men dermed heller mange av kurvene utover i ytterkurvene, noen opptil 3,5 prosent. Det har ført til urovekkende mange utforkjøringsulykker. Forskere fra konsultantselskapet Vectura og Chalmers Tekniske Høyskole har beregnet at friksjonsbehovet ville senkes med over 80 prosent om kurven heller hadde en positiv dosering på 5,5 prosent. Studien kan ifølge Nordiske Vegtekniske Forening (NVF) føre til endrede utformingsstandarder.



HVITBOK FRA EU

Nærmere 90 tiltak foreslås i et omfattende, foreløpig utkast til Eu-kommisjonens «Hvitbok om EUs transportpolitikk» fram mot 2020 med blick videre mot år 2050. Plandokumentet blir lagt frem i løpet av våren men nå er en foreløpig utgave sendt blant annet til Norge. Det legges opp til fullføring og revitalisering av det indre transportmarkedet, et krafttak for utbygging av et europeisk nettverk av effektiv og «grønn» transportinfrastruktur, og tiltak for beregning og plassering av miljøkostnader i alle typer trafikk. De tre hovedmålsettingene for den framtidige transportpolitikken er 1) å bidra til smart vekst og konkurransekraft, 2) å bidra til inkluderende vekst og 3) å bidra til en bærekraftig vekst. I dokumentet heter det bl. at drivstoffutgiftene trolig vil øke sterkt frem mot 2030.

TUNNEL TIL TYSKLAND

Mye tyder nå på at den planlagte vegforbindelsen mellom Danmark og Tyskland, Femernforbindelsen, mellom Rødby og Puttgarden blir en ren tunnelloøsning istedenfor bru. I følge den danske avisen Politiken er det nå politisk flertall i det danske Folketinget for en ren tunnelloøsning med en 17,6 kilometer lang tunnel under Femernbælt. En politisk avklaring om dette er ventet de nærmeste ukene, skriver avisen. Prosjektet har beregnet byggestart i 2014 og er ventet å stå ferdig i 2020. Reisetiden mellom de to landene blir kortet ned til drøye ti minutter. I dag bruker fergen om lag 50 minutter.

LÆRTE AV NEW YORK

– Ved å lage enkle midlertidige tiltak, som deretter evalueres og ved behov justeres, er det mulig å få til en tilnærmet optimal løsning før permanente tiltak kommer på plass. Dette skriver Per Olsson og Trond Olsen, trafikkplanleggere i Statens vegvesen Region sør etter å ha vært på studietur for å analysere prosjektet «Green light for Midtown» i New York. Prosjektet ble satt i gang for å øke sikkerheten og øke mobiliteten for syklende og gående, og har ført til at mye biltrafikk er fjernet fra hovedgaten Broadway som skjærer diagonalt gjennom storbyen. Maling, midlertidig sperring og blomsterkasser var midlertidige tiltak som umiddelbart førte til færre ulykker og flere mennesker i gatene. Nå er man i gang med planlegging av permanente tiltak.



FEM GANGER FARLIGERE

1551 mennesker omkom på Sør-Afrikanske vegger fra 1. desember- 5. januar, nesten like mange som for et år siden. Det fører til krav om at president Jacob Zuma må skifte ut transportminister Sbu Ndebele. Over 12.000 mennesker omkom i trafikken i Sør-Afrika i 2010, i et land med 10 ganger Norges befolkning. Det betyr at dødsrisikoen i trafikken er nesten fem ganger høyere enn i Norge. I flere år har trafikksikkerhet hatt stor fokus i landet og fjorårets tall var en bedring på 10% fra året før. Over en tredjedel av de omkomne var fotgjengere, to tredjedeler av ulykkene forklares med dårlige førervaner. Nå styrker landet sitt trafikkpolitikk. Målet er å få flere til å kjøre etter reglene.



VANNVEI NUMMER 1

Bastøferjene og ruten Horten–Moss befester sin posisjon som landets desidert største vannveg. Om lag 1,5 millioner biler og tre millioner passasjerer tok turen over Oslofjorden mellom Østfold og Vestfold i 2010.

Lastet med info fra traile

Thorkel C. Askilden ved Transport økonomisk institutt har vært 160 timer on the road med 20 lastebilsjåførere. I 800 mil har han fulgt dem mellom bakkar og berg for å få et innblikk i hverdagen deres.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO KNUT OPEIDE

Det har han gjort på oppdrag for Statens vegvesens etatsprogram om næringslivets transport. Målet var å finne ut hvordan vegen og Statens vegvesens kontroller også videre påvirker sjåførenes hverdag. Og forsker Thorkel Askilden (bildet) har mer innsikt i området enn som så; Før han tok doktorgrad i økonomisk geografi var han nemlig lastebilsjåfør i mange år.

IKKE OPPTATT AV VEGTING. Askilden har blant annet snakket med rutinerte

lastebilsjåførere om hva de synes om veggstandarden, rasteplasser, skilting, vintervedlikehold, rassikring og kontrolller. – De kjører med hjertet i halsen på smale veger og synes det er dårlige rasteplassforhold. Men det er likevel ikke dette som opptar dem. Slik har det vært i alle år, sjøl om vogntog har vokst mer enn vegbredde. De føler ikke at deres meninger vil endre noe.

ULIK BEHANDLING. Det er relasjoner som opptar dem. Til andre trafikanter, bedriften de arbeider i og til kunder. Og livssituasjonen med en så ensom jobb. Dermed ble det som skulle være fokus i undersøkelsen litt fortrent, sier forskeren.

I følge Askilden synes sjåførene at ordninga med kjøre- og hviletid er positiv, men de opplever at den håndheves rigid og ulikt. – Et eksempel er at kontrollører på Vestlandet kan se på en ferjetur på 25 minutter pluss venting som hviletid. Men når skiva skal vises på Østlandet aksepteres ikke dette.

SKEPTISKE TIL ØST-EUROPEERE. Askilden sier de fleste er skeptiske til sjåførere fra Øst-Europa – både når de møter dem på vegen og på rasteplasser. Men samtidig som de norske sjåførene er skeptiske og misliker ulike konkurranseforhold, så har de også sympati for utlendingenes arbeidssituasjon – de har

ofte dårlige biler, lite penger og er ukjent i området.

DET SOSIALE LIV. Askilden ble overrasket over hvor mange av sjåførene som lever i lange og stabile ekteskap til tross for å være mye borte. Det er også overraskende mange som passerer hjemmet og ser lyset i stua uten å ha anledning til å komme hjem annet enn i helgene.

GLAD I JOBBEN SIN. De fleste sjåførene kommer fra mindre steder der det ikke er så godt jobbtilbud, og de er glad i jobben sin. På spørsmål om hvorfor de er lastebilsjåførere svarer mange friheten. – Jeg har fundert mye på hva denne fri-



► PENSJONIST:

Pensjonistene inn i Pensjonistforbundet

Vegvesen-pensjonistene er nå innmeldt i Norsk pensjonistforbund. Pensjonistene får nå fordeler de før bare kunne drømme om.

Det sier Søren Gunnar Thorsdal (bildet), leder for Statens vegvesens pensjonistforbund (SVP).

– I vedtektene våre står det at vi skal søke samarbeid med andre landsomfattende organi-

sasjoner for å fremme pensjonistenes interesser. Vi mener det best gjøres med medlemskap i den suverent største og mest profesjonelle pensjonistorganisasjonen i landet. Vi får dessuten medlemstilbud som et lite forbund bare kan drømme om å gi sine medlemmer.

Både Vegdirektoratet og vi er enige om at denne innmeldingen betyr en klar kvalitetsheving i tilbudet for vegpen-

sjonistene. Innmeldingen i Pensjonistforbundet har blitt mulig blant annet med støtte fra ledelsen i Vegdirektoratet. – Det er viktig for oss å ha et god samarbeid med SVP slik at de kan drive et verdifullt arbeid for pensjonistene., sier administrasjonsdirektør Jane Bordal.

– Jeg opplever nå at vi har kommet fram til retningslinjer og en økonomisk ramme som legger til rette for dette, legger

hun til.

– Vi har gitt uttrykk for stor takk til Vegdirektøren og til Bordal for positiv holdning og vilje til å ta ansvar også for siste fase i medarbeidernes livsløp, forteller Thorsdal.

SVP-medlemmer vil blant annet nå få bladet Pensjonisten i seks ganger årlig, råd og veiledning av forbundets spesialister, reisetilbud og andre medlemsfordeler.



FAKTA:**11**

elektrobus kom inn på Kvivsvegen i Møre og Romsdal. E.on er lavest med 39,2 millioner kroner, Goodtech høyest med 63,2 millioner kroner.

HALVVEIS I ØYER

Tunnelarbeidene i Øyer i Gudbrandsdalen er nå halvveis gjennom den 3,9 kilometer lange tunnelen. Beregnet gjennomslag skjer i mai 2011 og åpningen er satt til desember 2012.



er-hverdagen

– Det er ikke formell utdanning som gjør dem profesjonelle. Det er de ti tusen uskrevne små triksene. T. Askildsen.

heten går ut på. De har jo lite frihet når det gjelder tid. Sjøforyrket er en eneste lang historie om uforutsette hendelser, og kanskje det er friheten til å løse små og noe større problemer underveis, at det forventes at de kan ordne opp på egenhånd. Det gir mestringsfølelse, yrkesstolthet og selvspekt.

Når det gjelder hva som er det verste ved yrket svarer de mannlige sjåfør-ene at de påfører de hjemme ekstra belastning ved å være så mye borte. De kvinnelige sjåførene opplevde derimot kjøring under utrygge forhold, som svært glatt føre, som den største belastningen. Damene er også mer forsiktig med redskapen og opptatt av å gjøre en ordentlig jobb.

LEARNING BY DOING. Askildsen er bekymret for framtida til dette yrket.

– Yrket skal profesjonaliseres, og det kreves videreutdanning som i sin ytterste konsekvens kan koste 80 000 kroner. Dette tror jeg vil hemme rekrutteringa. Mange mener dette er ei gavepakke til trafikkskolene.

– Det er ikke formell utdanning som gjør dem profesjonelle. Det er de ti tusen uskrevne små triksene om alt fra lasting til å vite nøyaktig hvilket gir og turtall de må ha opp Strynefjellet for ikke å miste veggrep som gjør dem profesjonelle. Dette er et håndverk – det er learning by doing, avslutter Thorkel Askildsen. ■



FOTO SVEIN ERIK DAHL/SAMFOTO

ANBODSKONKURRANSE

KONKURRANSE: Statens vegvesen skal ha ein anbodskonkurranse om miljøvenlege ferjer. Den som vinn skal trafikere Lavik-Øppedal på E 39 på Vestlandet frå 2015.

Søker superferje

Statens vegvesen har ansvar for 18 ferjestrekningar. For å gjere ferjene meir miljøvenlege lyser dei no ut ein anbodskonkurranse.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON JON OPSETH

Om eit par månader inviterer vi næringa til å konkurrere om utviklinga av ei energieffektiv ferje. Her vil vi ha meir fokus på miljø enn pris, men det er ikkje gjeve føringar for kva teknologi ein skal bruke. Vi vil velje den ferja som nyttar lite energi og har låge utslepp, seier Christian Roti, som arbeider med utviklingskontrakten i Statens vegvesen.

Den nye ferja vil gå mellom Lavik-Øppedal på E39 på Vestlandet, og ferjeturen tek 20 minutt. Fristen for å kome med anbod vil bli i oktober/november. Den som vinn anbodet vil få drifta på denne strekninga frå 2015 til 2025, og den nye ferja skal ha plass til 120 bilar.

SAMARBEID. I samband med konkurransen om anbod samarbeider Statens vegvesen med det Norske Veritas, som har lang erfaring med miljøkriteria for skipsfart. Rederienes Landforbund og Sjøfartsdirektoratet er også med på samarbeidet.

STORE UTSLEPP. 36 ferjer trafikkerar i dag riksvegnettet. Av desse går 28 på diesel. I 2009 var utsleppa frå den totale ferjeflåten i Noreg på 440 000 tonn CO₂ og 6000 tonn NO_x. Klimagassutsleppa i transportsektoren skal ned, og Statens vegvesen tok sjølv initiativ til å utvikle ei miljøeffektiv ferje.

– Det er kjekt å vere med og medvirke til at det går i rett retning, seier Roti.

– Konkurransen om å levere den mest energi- og miljøeffektive ferja er eit viktig bidrag til å utvikle teknologi og for

nå måla i klimapolitikken. I tillegg kan denne kontrakten vere eit viktig bidrag til verfts- og leverandøriindustrien, sa samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa på ein ferjekonferanse før jul.

FULL GASS FRÅ 2000. Statens vegvesen har tidlegare medvirka til å utvikle verdas første katamaranferje, noko som var eit viktig steg for norsk skipsbygging. Vegvesenet bidro med utviklingstilskot til prosjektet, i samarbeid med Fjellstrand AS, Forskningsrådet, Norsk Hydro, Det Norske Veritas og Marintek i Trondheim.

Statens vegvesen har også fått miljøprisen «Glassbjørnen» for miljødrivne ferjer på Vestlandet. Desse ferjene har redusert CO₂-utslepp tilsvarande utslepp frå 50 000 personbilar per år. I tillegg er nitrogendioksid-utslepp redusert med nitti prosent. Utviklinga av gassferjer var eit stort sprang framover for ferje-Noreg. Så får tida vise kva slag miljøvenleg ferje Vegvesenet kjem i hamn med denne gongen. ■

I 2009 var utsleppa frå den totale ferjeflåten i Noreg på 440 000 tonn CO₂ og 6000 tonn NO_x.

HISTORIE:

Forslag om sykkelkatt

Sykelbransjen hadde stor økning i sykkelalget på trettitallet. Dette skyldtes blant annet intense reklamekampanjer, premier og propaganda – og utbygging av vegnettet. Vegdirektor Baalsrud foreslo å opparbeide sykkelstier og ønsket seg også en årlig særskatt på sykler slik at inntektene kunne brukes til å bygge dette. Bransjen var i mot skatt pålagt hver syklist, og avisene omtalte skatten som fattigmannsskatt. Saken ble behandlet i Stortinget i 1939 og ble nedstemt.





Samferdselsdepartementet vil gå vidare med måling av gjennomsnittsfart på eit titals nye vegstrekningar. Nye vegar med såkalla streknings-ATK som kan etablerast i 2011 er mellom anna rv. 653 Eiksundtunnelen i Møre og Romsdal, E6 Helltunnelen i Sør-Trøndelag, E39 Byfjordtunnelen i Rogaland og rv. 7 i Hallingdal i Buskerud. Lavangsdalen og Tromsøysundtunnelen i Troms er og aktuelle strekningar.

Heksekunst

Minnestedet for de trolldomsdømte i Finnmark er et av de første kunstverkene i de nasjonale turistvegene. Kunstverket i Vardø åpnes 23. juni av dronning Sonja.

TEKST ANNE SOFIE NIELSEN ILLUSTRASJON: ATELIER PETER ZUMTHOR FOTO JIRI HAVRAN



Nylig arrangerte Nasjonale turistveger et informasjonsseminar om minnstedet for de trolldomsdømte i Finnmark. Kunstverket er donert av den fransk-amerikanske verdenskunstneren Louise Bourgeois. Hun er blant annet kjent for gigantiske edderkoppskulpturer. Kunstneren døde i mai 2010 og får dermed ikke sett kunstverket sitt ferdig montert.

Verket består av en spesiell brennende stol der flammene reflekteres av sju speil.

OVERGREPSMONUMENT. – Nasjonale turistveger handler ikke om vegen, men om omvegene, om spektakulære utsiktsplasser og rasteplasser, og forhåpentligvis klarer vi å lokke flere turister til å bli lengre i Norge, sa leder av kvalitetsrådet, Nasjonale turistveger, Kjell Bjørvig, i sin innledning på seminaret.

Minnstedet er i utgangspunktet for de 91 kvinnene som ble brent under hekseproses-

sene som fant sted i Vardø under inkvisisjonen. Bjørvig trakk fram at det også i dag foregår overgrep mot deler av befolkningen og velger derfor å kalle dette for et overgrepssmonument, noe flere av de andre foredragsholderne valgte å slutte seg til.

SPESIELLE HEKSEPROSESSER I FINNMARK. Liv Helene Willumsen har avlagt sin doktoravhandling om trolldomsprosessen i Finnmark. Hun har kommet fram til at prosessene i Finnmark er annerledes enn i resten av landet.

– De er mer europeiske, vi finner likhetstrekk i Skottland og i Sentral-Europa. Det som kjennetegner prosessene er at bekjennelsene har et annet innhold, og det er mye mer brutalitet, mer tortur, forteller hun.

Sammen med Bourgeois' kunstverk har arkitekten Peter Zumthor tegnet et bygg for den spesielle brennende stolen. I tillegg har Zumthor laget en 125 meter lang bygning med et opplyst vindu for hvert av ofrene som ble brent.

Monumentet for de trolldomsdømte i Finnmark avdukes 23. juni i år av dronning Sonja. ■

TUNNEL:

Tekst og arkiv foto: Kjell Wold

Tinnsjøvegen stenges i 7 måneder

Full rehabilitering av to tunnelar på fv. 37 Tinnsjøvegen i Telemark gjør at hovudvegen mellom Kongsberg/Notodden og Rjukan må stenges i sju månader. Det er tunnelane Prestura (1380 meter) og Jønjljo (760 meter) mellom Gransherad og Mæl som må renoverast for om lag 110 millionar kroner. Sju entreprenørar leverte tilbod på jobben. NCC var desidert høgast med over 130 millionar, mens dei fleste andre ligger på 75 til 95 millionar kroner eksklusiv moms. Dei første arbeida med riving av innmaten i dagens tunnelar startar 15. mars og vil vare til påsken i slutten av april. Da blir vegen berre nattstengd. Men frå og med 3. påskedag (26.april)

blir vegen totalstengd fram til 1. desember.

– Vi gjer berre unntak for utrykkingskjøretøy og to skolebussar (morgon/ettermiddag), fortel byggeleiar Per Torbjørnsen i Statens vegvesen.

Under anleggsperioden mai-november 2011 må all ordinær trafikk bruke gamlevegen om Austbygde og Hovin på fv. 364. i Tinn kommune. Vegen Gaustadblikk-Tuddal kan og brukast som alternativ heile sommaren og hausten. Det betyr om lag ein times ekstra reisetid kvar veg. Tunnelen får helt ny isolasjon, sprøytebetong pluss elektro og kopling mot Vegtrafikksentralen (VTS).



BLIR NY: Jønjljo er ein av tunnelane som skal rehabiliterast.

FAKTA:
05

vil skifte skilt på E39 i Vest-Agder fra Kristiansand til Rogaland grense. Risa er lavest med 4,2 millioner kroner. Skarpeid høyest med 5,5 millioner.

FYLKESVEG 465 I RUTE

Ny etappe av fv. 465 i Farsund er i rute, melder prosjektet. Det er tre kilometer av vegen langs Åptafjorden som bygges om og utvides fra Sande til Åpta og åpnes til sommeren.



BLOGGER FIKK TRAFIKKSIKKERHETSPRIS

Buskerud fylkes trafikksikkerhetspris går til blogger Mari Høe fra Hallingby. Prisen er en æresbevisning for spesielle innsats for trafikksikkerhet i fylket. 27 år gamle Mari Høe fra Hallingby får prisen for 2010 blant åtte kandidater for sitt engasjement for å sikre barn i bil.

Minnestedet er i utgangspunktet for de 91 kvinnene som ble brent under hekseprosessene som fant sted i Vardø under inkvisisjonen.



SYMBOLIKK: Louise Bourgeois' verk består av en spesiell brennende stol der flammene reflekteres av sju speil.

ASFALTMARKEDET:



Påstander om prissamarbeid

NRK Dagsrevyen hevder at Veidekke og NCC Roads i en rekke år har hatt et omfattende prissamarbeid på asfaltmarkedet i Midt-Norge. Statens vegvesen er kjent med påstandene – og følger saken nøye.

TEKST OG FOTO KJELL BJØRN VINJE

Jeg er skuffa og oppgitt. Dersom dette stemmer er det alvorlig for oss som landets desiderte største asfaltkjøper, for de selskapene som det gjelder og for hele asfaltbransjen. Dette ønsker vi å komme til bunns i, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen i en kommentar.

Dette ønsker vi å komme til bunns i. Vegdirektør Terje Moe Gustavsen

OMFATTENDE. – Vi avventer Konkurransetilsynets og Økokrim konklusjon. Det håper jeg skjer raskt slik at både vi som byggherre og asfaltbransjen får en avklaring.

NRK melder at Kolo Veidekke og NCC Roads i en rekke år skal ha hatt et omfattende prissamarbeid på asfaltmarkedet i Midt-Norge. Det antydes også i reportasjen at slikt tilfelle også kan være gjennomført andre plasser i landet. Kilden er Odin Kringen, som har vært distriktssjef for Kolo Veidekke i Midt-Norge.

GRANSKES. Denne saken granskes nå av Konkurransetilsynet og Økokrim. Det er videre kjent at det våren 2010 ble foretatt flere beslag hos enkelte aktører innen asfaltområdet.

Det er ikke første gang at slike saker kommer opp. En av de første sakene Gustavsen måtte ta fatt på som ny vegdirektør høsten 2007 var en tilsvarende sak om prissamarbeid i asfaltbransjen, som medførte at flere selskaper ble ilagt foretaksbot for prissamarbeid.

NULLTOLERANSE. – Alle i bransjen er helt på det rene med at Statens vegvesen har en absolutt nulltoleranse på dette området. Vi tar umiddelbart tak i alle påstander som kommer til oss, overbringer alt vi får til Konkurransetilsynet og eventuelt politiet. Hele vår ekspertise på området står til Konkurransetilsynets og politiets disposisjon, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Vi tar umiddelbart tak i alle påstander som kommer til oss. Vegdirektør Terje Moe Gustavsen

ANMELDT. Veidekke ønsker ikke å kommentere innholdet i påstandene så lenge de er under etterforskning. Overfor NRK understreker kommunikasjonsdirektør Kai Krüger Henriksen at Odin Kringel ble oppsagt og anmeldt til Konkurransetilsynet av Veidekke. ■

VEG:

Tekst: Kjell Wold

Tryggare riksveg 80

– Ny riksveg 80 mellom Løding og Vikan i Nordland gir trafikantane tryggare veg, med betre standard og kortare reisetid. Utbygginga gjev og samanhengande gang- og sykkelveg mellom Tverrlandet og Bodø sentrum, seier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Anleggsarbeidet kan ta til i sommar og truleg opnast for trafikk i slutten av 2013. Forslag om utbygging og finansiering av rv. 80 Løding–Vikan i Bodø kommune blei nyleg lagt fram i statsråd. Prosjektet omfattar bygging

av 2,1 kilometer ny veg medrekna den om lag 700 meter lange Tverrlandet bru mellom Løding aust for Hopsfjorden og Vikan industriområde vest for fjorden. Den nye vegen og brua vil korte inn vegen mellom Løding og Bodø med om lag to kilometer og fjerne ei rastutsatt strekning ved Hopshamran. Bygging av 2,8 kilometer gang og sykkelveg er og ein del av prosjektet. Tverrlandet bru får fire felt og midtrekkverk. Prosjektet har ein samla kostnad på 629 millionar 2011-kroner.

► **KRONIKK:**

Antall trafikkdrepte kan halveres med kjente tiltak

Med tiltak som i dag er velkjent, kan vi halvere antall trafikkdrepte på norske veier, men vil vi ofre «friheten» til å kjøre over fartsgrensen, uten belte og ruspåvirket?

Antall døde er mer enn halvert siden 1970. At tiltak virker kan vi enkelt se av dødsulykkesutviklingen fra 1970, det året trafikksikkerhetsarbeidet ble satt i system og prognoser viste at i 1990 kunne rundt 1200 bli drept på norske veier. Ser vi på antall døde i norsk trafikk i 10-årsbolker viser det:

- I 1970 – 1979 omkom ca. 5000 (4926) menneseker på norske veier
 - I 1980 – 1989 omkom ca. 4000 (3928)
 - I 1990 – 1999 omkom ca. 3000 (3063) og
 - I 2000 – 2009 omkom ca. 2600 (2630).
- Altså en betydelig reduksjon i antall døde til tross for en tredobling av trafikken.

Antallet «myke trafikanter» som drepes i trafikken er redusert fra 230 til 50 i året – særlig gjelder det barn som har en nedgang fra ca. 100 til rundt 10. For motorsykel- og mopedførere er nivået redusert fra rundt 70 til vel 30 og for bilpassasjerer fra vel 100 til vel 50 (tallene er gjennomsnitt for årene rundt 1970 og de siste årene).

BILFØRERE MEST UTSATT. For bilførere gjelder ikke samme tendens. Antall omkomne ligger på samme nivå som på 70-tallet, ca. 130 – 140 pr. år. Og mens omkomne bilførere utgjorde 25 prosent av de drepte i trafikken på 70-tallet, representerer de i dag 50 prosent. Det er derfor feil å si at bilbeltebruk er «den vesentligste» årsak til nedgang i faktisk antall drepte ved trafikkulykker, som det hevdes fra «alle» hold. En annen sak er at det ville vært langt flere drepte uten bruk av belte og de har hatt en enorm effekt som skadereuserende tiltak.

I det å få ned tallene for drepte bilførere, ligger det et stort potensial for reduksjon i totalt antall trafikkdrepte.

I forskningsrapporter og offentlige dokumenter om trafikksikkerhet, heter det at



FOTO: JORUN SÆTRE

antall drepte kan halveres om alle bilførere overholdt dagens regler om fartsgrenser, rus og bilbelte.

Om føreren ikke vil overholde norsk lov for å redde over 100 menneskeliv, har myndighetene allerede i dag tiltakene som skal til:

- Det er i dag mulig automatisk å regulere bilens hastighet («fartssperre» mv.)
- Ruskjøring kan reduseres med krav om alkoholsystem («startspærre»)
- Og det kan kreves startspærre om ikke belte er bruk.

Dette er altså virkemidler som vi i dag er tilgjengelige og som vil halvere antall drepte i trafikken.

Et annet tiltak som alle vet har effekt, er midtrekkverk. Men hvorfor bruke en løsning som er så kostbar at en bare kan bygge noen få kilometer pr. år, når det er mulig å bygge 10 ganger så mye for samme summen med enklere wireløsninger. Løsninger som brukes i våre naboland, men som hevdes (uten dokumentasjon) å være farlige i Norge.

BEHOV FOR NY VEGTRAFIKKLOV. Siste vår ble det lagt fram en nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Den viderefører mange gode tiltak og en del nye innenfor dagens rammeverk, men planen løftet ikke blikket mot nye utfordringer. Det eneste prinsipielt nye kan vel sies at det ble foreslått å utrede innføring av obligatoriske kurs ved tap av førerett (noe de fleste land i Europa allerede har – og har hatt i flere tiår).

Fra en juridisk synsvinkel savner jeg at det tas tak i selve vegtrafikkloven, som er en viktig ramme for trafikksikkerhetstiltak. Allerede i 1991 sa Samferdselsdepartementet selv at 1965-loven er utdatert og måtte ajourføres med samfunnsutviklingen.

Det ble fulgt opp i stortingsmelding og vegplan, men 20 år etter er lite skjedd.

Dagens vegtrafikklov er endret et uttall av ganger og framstår som ustrukturert, uoversiktlig og uten å være oppdatert til dagens trafikkmessige behov, f.eks. når det gjelder miljø, ansvar og sanksjonssystemer. Det finnes mange muligheter til forbedring:

- Vurdere klare målformuleringer.

- Loven må endres og tilpasses, utviklingen i veisystemet og den kjøretøytekniske utviklingen.
- Behov for strukturering for å «rydde opp» slik at loven blir lettere tilgjengelig både for publikum og håndhevere (info og pedagogisk verdi).
- Et nytt arbeid vil medføre en oppdatert gjennomtenking av regelverket – forenklingmuligheter.
- Ta sikte på å utvikle et effektivt regelverk som fører til besparelse i forvaltningen, særlig i reaksjonssystemet.
- Alternative reaksjonsformer bør vurderes.
- Vurdere medvirkningsansvaret – avgrenset eller generelt.

MANGELFULLE ANSVARSREGLER.

Her skal bare nevnes litt om ansvarsreglene eller mangel på slike. Dagens vegtrafikklov bygger i stor utstrekning på et tradisjonelt strafferettslig perspektiv med nokså ensidig føreransvar. Det finnes også regler i dag om eieransvar og til dels verkstedansvar, men de er lite effektive. Den teknologiske utvikling er det ikke tatt hensyn til i loven. Stikkordmessig kan nevntes:

- Eier og passasjeransvar
- Verksteders ansvar f.eks. etter vedlikeholdskontrakter og reparasjoner
- Godseiers og «lasterens» ansvar – hele transportkjeden
- Produktansvar
- Veimyndighetens ansvar som veier og kontroller

Det er ikke meningen å redusere føreransvaret, men å utvide det til «medvirkere» som naturlig bør ha et ansvar, ved ulykker og uønsket atferd. Det kan løses med spesielle hjemler i loven eller ved å etablere et medvirkningsansvar i vegtrafikkloven.

Det bør det settes i gang et arbeid med modernisering av vegtrafikklovgivningen, slik at den blir et effektivt virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet. ■



Leif N. Olsen er juridisk rådgiver i ATL, Autoriserte Trafikkskole Landsforbund og redaktør av tidskriftet Trafikkskolen.

LESERBREV

Send inn ditt innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

JA, HVORFOR ER DET IKKE PÅBUDDT?

Pål Jensen, rådgiver Norsk forening mot støy
Vegen og vi nr. 11 spør hvorfor intelligente fartspærre ikke er påbudt når de kan redde 50 menneskeliv årlig. Viktigste grunn er at fartspærre er politisk ukorrekt (PUK), til tross for EU-direktiv som påbød slike i lastebiler over 7,5 tonn. PUK er også lavere fartsgrenser og streknings-ATK (fotobokser som måler snittfart på en strekning), fremgår det av NAFs adm.dir. i avisen. Også bilbeltepåbud var PUK en gang. Fotobokser og i mange år etter at trafikksikkerhetstil-

hengere påviste at de hadde god virkning. Også Trygg Trafikks direktør går inn for lavere fartsgrenser og streknings-ATK. Fartspærre, lavere fartsgrenser og streknings-ATK har flere fordeler enn færre ulykker og tryggere trafikk. Lavere fart og mindre biltrafikk, flere elbiler og elbusser, støysvake bildekk og støysvake veidekker er viktige tiltak for å redusere veitrafikkstøyen. Det gir grunnlag for en allianse mellom trafikksikkerhetstilhengere og miljøvernere. Norsk forening mot støy blir gjerne del av den.

UREALISTISKE HAUKELIDRØMMER

Johannes Sørli, Haukelivegens venner.
Ja, slik står det i Vegen og vi nr 10. Sitat: "På et møte i Etne sa regionvegsjef i vest Olav Ellevset at de mest luftige planene om en lang fjelltunnel på E134 over Haukelifjell er urealistisk."

Men ingen av tilhøyrarane eg har snakka med kan hugsa at regionvegsjefen uttrykte seg så kategorisk. Tvert i mot sa han at dei hadde tid til å utgreia det lange alternativet. Han la og fram eit kostnadsoverslag for ein dobbel-tunnel som var litt lengre enn

nødvendig. Dette sjokkerte visst nokre folk i salen, men dei har kome over det no, for dei meiner at me har råd til å byggja denne vintersikre løysinga, men me har ikkje råd til å lata vera. Dei meiner og at kostnadsdifferansen i forhold til det rimelegare og dårlegare alternativet vil trafikantane tena inn att på få år. Særleg for næringstransporten er ei sikker løysing svært viktig.



TRIO PÅ E6

Tre firmaer er med i kampen om å prosjektere en 18,5km lang etappe av E6 i Gudbrandsdalen mellom Frya i Sør-Fron og Vinstra i Nord-Fron. Tilbudene varierer fra 58 til 86 millioner kroner.

BOM SNART BORTE

Straumsbrua i Skodje i Møre og Romsdal er nedbetalt åtte år før planen. Seinst 15. oktober i år blir det gratis å passere, melder Sunnmørsposten.

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

Asfalt og prissamarbeid

Jeg er skuffa og oppgitt over det som har kommet fram i NRK Dagsrevyens reportasjer om prissamarbeid i asfaltbransjen.

En av de tyngste og vanskeligste sakene jeg arvet da jeg overtok som vegdirektør høsten 2007 var prissamarbeid i asfaltbransjen. Konkurransetilsynet og Økokrim hadde da i lang tid undersøkt og etterforsket mistanker og påstander om prissamarbeid på 1990-tallet og inn på 2000-tallet. Flere selskaper ble ilagt foretaksbot for prissamarbeid.

Statens vegvesen reagerte meget skarpt - også før min tid - på prissamarbeidet. Overfor selskapene ble det på flere måter gitt klar melding om at vi nå ventet en omfattende opprydding. Vi vurderte grundig om vi skulle framsette erstatningskrav for våre tap som følge av prissamarbeidet, men kunne ikke sannsynliggjøre et økonomisk tap i denne sammenhengen. Vi la likevel stor vekt på Konkurransetilsynets og Økokrims konklusjoner, og ga meget klare meldinger til de involverte selskapene at slikt samarbeid er totalt uakseptabelt og at vi ventet en aktiv opprydding.

I årene som har gått, er det vårt inntrykk at ledelsen i selskapene har tatt dette alvorlig. Selskapene har satt disse spørsmålene høyt på sin dagsorden og flere selskaper har blant annet utarbeidet etikkregler.

Etter tildelingen av asfaltkontraktene våren 2010, fikk vi henvendelser som kunne tolkes slik at det hadde forekommet prissamarbeid. Det medførte at vi selv - våre fagfolk på asfalt og kontrakter - gikk igjennom alle kontraktene for å se etter mulige tegn på slikt samarbeid. Tipsene ble

også umiddelbart oversendt Konkurransetilsynet. Konkurransetilsynet har også fått oversendt alt vårt materiale om asfaltkontraktene i 2010, inkludert de vurderinger vi selv har foretatt om mulig prissamarbeid. Våren 2010 ble det offentlig kjent at Konkurransetilsynet og Økokrim hadde foretatt beslag hos noen asfaltentreprenører.

Etter den runden vi hadde for få år siden, er alle i bransjen fullt på det rene med at Statens vegvesen har en absolutt nulltoleranse på dette området. Vi tar umiddelbart tak i alle påstander som kommer til oss, overbringer alt vi får til Konkurransetilsynet og eventuelt Økokrim, og stiller hele vår ekspertise til tilsynets og Økokrims disposisjon.

Ut fra de klare holdninger alle involverte ga uttrykk for bare for få år siden og ut fra at det er vel kjent hvilken risiko et prissamarbeid innebærer, er det nesten ikke til å tro at prissamarbeid kan ha forekommet også i nyere tid

Statens vegvesen har en absolutt nulltoleranse på dette området

I Norge har vi et gyllent rettsprinsipp om at ingen skal dømmes uten en skikkelig prosess som kan ende i domstolen. Vi forventer Konkurransetilsynets og Økokrims konklusjon. Det håper jeg skjer raskt slik at både vi som største kjøper og asfaltbransjen får en avklaring. ■



Vegdirektør: Terje Moe Gustavsen

ANSATTE SVARER:

I de fleste europeiske land er det forbudt å gå på rødt lys i fotgjengerfelt. Bør det også bli forbudt i Norge?

ELISABET KONGSBAKK

Plan/prosjektering
Bodø:

- Folk vet hva rødt betyr. Regelfokus stimulerer ikke til gålyst. Statens vegvesens neste kampanje bør fronte samspill i trafikken



GEIR RUNE DREGELI

IKT, Stavanger:

- I utgangspunktet bør det være forbudt å gå på rødt lys. Da er det ingen forskjell om man er gående, syklende eller kjørende. Det er likevel flere utfordringer ved å innføre dette. F.eks. hva gjør man med dem som krysser veien ved siden av den lysregulerte overgangen?



LENE MÜRER

Avdelingsdirektør
Oslo:

- Ja. Siden rødt lys betyr stopp for alle andre trafikanter, bør det selvfølgelig også gjelde fotgjengere. Vi vet også at i to av tre fotgjengerulykker i signalregulert gangfelt, har fotgjengeren krysset på rødt lys. Det er også viktig å lære barna å stoppe for rødt lys, men det blir vanskelig når de fleste voksne er dårlige rollemodeller og går på rødt.



STEIN JAATUN

Plan og forvaltning,
Tromsø:

- Nei til forbud fordi eksisterende regelverk er tilstrekkelig og mer praktisk innrettet enn et forbud. Politiet har ikke kapasitet til å håndheve et slikt forbud. Forbudet begrenses til fotgjengerovergangen mens man fritt kan krysse gaten noen meter lenger borte.



DU ER VELKOMMEN TIL Å SI DIN MENING Hovedinnlegg: Maks. 4000 tegn inkl. mellomrom. Replikk: Maks 2500 tegn inkl. mellomrom. Underinnlegg: Maks. 1000 tegn inkl. mellomrom. Sendes til vegvesen@vegvesen.no. Om du har spørsmål, ta gjerne kontakt med redaktør Mark S. Berger, mark.berger@vegvesen.no, eller tlf. 22 07 36 93

HVEM TØR SLUTTE Å SALTE VEIENE?

Terje Ingebrigtsen, Bardu

Vegdirektøren spør i en velformulert artikkel og lister opp mange av saltets minus-sider. Han mener saltingen må fortsette fordi to av tre yrkessjåfører ønsker det og fordi den reduserer antall alvorlige trafikkulykker med 20 prosent. At trailersjåfører heller vil kjøre på saltede bare veier enn å legge på kjetting, har vært kjent lenge. I tillegg til saltulempen blir ansvaret for å holde bilen på veien overført fra sjåføren til vegvesenet.

Til tross for salting, står trailere havart daglig over hele landet. I avisene oppgis manglende strøing eller salting som årsak, ikke manglende lovpålagt bruk av kjetting. Det strider mot budskap nr. 1:

- Sjåføransvaret må økes og farten ned

Det fins flere forslag som kan bidra til begge. Vil man ha ulykkestallene ned, må forslagene blir vurdert.

- Bør fartssperren på trailere justeres ned fra 90 til 80, som er lovlig fartsgrense

- Bør trailere ha egne, påmonterte strøopparat for sand, som kunne være til gagn også for andre veifarende

- Bør det brukes mer forbi kjøring forbudt

- Bør fartssperre monteres på alle biler

- Bør utforkjøring bøtelegges likt med feilparkering

- Bør egenandelen ved kasko økes, så eieren i blir gjort økonomisk ansvarlig

- Bør UP opprette en egen tipstelefon for å holde seg bedre orientert om hva som foregår på veiene

Hvor har alle tatt vegen?

Vi har trålet sunnmørske vinterveger på jakt etter fristende turistopplevelser. Det ble en ensom reise. Men som kjent, reisen i seg selv kan være målet.

TEKST OG FOTO KNUT OPEIDE





STILLHET: En enslig bil kjører over Giskebrua i Møre og Romsdal mens en kraftig snøbyge er på vei.



1)



5)



2)



4)



3)

- 1) Som å reise i et maleri. Her fra Stordal mot Valldal.
- 2) Geschlossen: Et godt vegkart anbefales på reisen.
- 3) Det meste var stengt. Det ble ingen vaffer på Alnes fyr.
- 4) Powergate i Sykkylven. Har Vegvesenet noe å lære av kraftguttas linjeføring?
- 5) En bobilplass, som her ved Alnes, skal ha vannforsyning og avfallsmottak. Det funker ikke om vinteren, må vite.
- 6) Var det bare en stein eller var det draugen vi så der ute i bølgene?

TURISTFRITT. Ikke en eneste turist møtte vi i løpet av to dager på turen fra det mektige storhavet ute ved Alnes fyr på Godøy via tøft høyfjell til landets mest dramatiske fjorder. Eksotisk, vil mange si. Men obs, obs: Dette er ikke for nybegynnere, du må kunne triksene for å overleve to januardøgn i Distrikts-Norge. Det er ingen som står klar når du ønsker å leke med kredittkortet ditt.

SKUFFELSE I ØRNESVINGEN. Dag 2 fikk vi nærkontakt med en buss på vei til selveste Geiranger. Men nei, det var ingen turister om bord. Og det var synd, for her passerte vi akkurat det spektakulære utsiktspunktet i Ørnesvingen med sin vidjetne utsikt over Geirangerfjorden. Høyt plassert i en stor buss ville man ha sett over de høye brøytekanter, selv om selve utsiktsplatået var utilgjengelig på grunn av snø.

POWERGATE. Plutselig lå det en monsterpolitisk stormast rett framfor

oss. Den omstridte kraftgaten mellom Ørskog og Fardal viste seg å gå rett fram samme hva den støter på. Noe å lære for vegplanleggerne i Statens vegvesen?

SÅ VIDRAUGEN? Alene på Alnes, i et litt for nært møte med storhavets buldring og de mektige dønningene som skyller innover, var det som vi plutselig så draugen et kort øyeblikk. Var det innbilning, eller ser du den også?

NÅR DAG BLIR TIL NATT. Til kvelden var planen å ta inn på nærmeste hotell. Men det var lettere sagt enn gjort på indre Sunnmøre. Alt var stengt. I Valldal fikk vi riktignok kontakt med en hyggelig dame som kunne tilby en seng da hotellet ikke var åpent. Men siden vi var lykkelig gift og dessuten en statstjenestemann på offisielt oppdrag, takket vi nei og dro i stedet den lange, men spennende vegen helt inn til Geiranger med sine berømte luksushotell. – Krise! Der var alt lukket og låst. Dermed

måtte vi velge mellom å overnatte i bilen eller å bruke mange timer på å kjøre tilbake til sivilisasjonen i Ålesund. Vi valgte det siste, og på ferja Eidsdal–Linge fant vi endelig kveldsmat: «New Energy» fra en sjokoladeautomat.

STILLE FØR STORMEN. Bortsett fra to villfugler, fant vi ikke en levende sjel å dele våre storslåtte turistopplevelser med. Hege Lysholm ved turistvegekantoret i Statens vegvesen sier det er noen små, men positive tegn på ny satsing på vinterturisme rundt om i landet, og hun varsler en mer helhetlig markedsføring av Nasjonale turistveger fra 2012.

Hun peker samtidig på at reiselivet for eksempel på Sunnmøre mest består av små aktører som ikke har råd til å holde åpent og drive med tap om vinteren når kundene er så få.

Vinteren i Distrikts-Norge er altså *Gefundenes Fressen* (en gudegave) for folkesky eventyrere på jakt etter en ensom planet, – enn så lenge. ■



6)

Tunnelbyen

Ingen byer i verden har flere tunneler enn Oslo, og flere skal det bli. I Oslopakke 3 er det ønske om å doble tunnel-lengden i Oslo og Akershus – fra nesten 40 til 80 kilometer.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON JON OPSETH

Befolkningsveksten i Oslo og Akershus tilsier at det vil bli 40 prosent mer biltrafikk fram mot 2030. I Oslo-tunnelene er det i dag over en halv million passeringer i løpet av et døgn (en bil passerer flere tunneler, så det er vanskelig å telle antall biler).

– Den store fordelene med en tunnel i by er at den gir plass til byutvikling, påpeker Ellen Foslie i Statens vegvesen.

– Et godt eksempel er hvordan Rådhusplassen ble etter at vi fikk Festningstunnelen. Men mange tunneler gir til sammen en del negative konsekvenser som er viktig å tenke på, sier hun.

FOR STOR TRO PÅ TUNNEL. Foslie har som del av et strategiprojekt i Statens vegvesen Region øst sett på konsekvensene av å ha mange tunneler i Oslo – blant annet i forbindelse med Oslopakke 3.

– Mange politikere har stor tro på at tunneler skal løse trafikk- og miljøproblemene. Ofte for

stor tro. Vi vet jo at når vi bygger nye tunneler der det er press på vegnettet, så blir det mer trafikk og mer forurensning. Når en velger å bygge tunneler i byer, så undergraver en samtidig målet om mer miljøvennlig transport og reduksjon i antall biler og utslipp i byområder, sier Foslie.

Hva slags konsekvenser vil det få hvis antall tunneler dobles i Oslo-området?

– Som nevnt vil det gi økt trafikk og større miljøbelastninger. Faren for alvorlige ulykker vil også øke. Mer kapasitet gir mer trafikk som også skal inn på lokalvegnettet. Tunnel er ofte et argument for å mindre utslipp, men en tunnel vil bare bidra til å flytte forurensningen til munningen, ikke fjerne den, sier Foslie.

TUNNELER STENGES OFTE. Foslie påpeker også at mange tunneler med stor trafikk er et svært sårbart vegnett – som ofte må stenges for vedlikehold eller på grunn av uforutsette hendelser.

– I løpet av et år er det rundt 3 000 hendelser i tunnelene i Oslo-området som gjør at Vegtrafikksentralen må stenge hele eller deler av tunnelen.

Når trafikken stopper, kan det være vanskelig å omdirigere trafikken, siden gatenettet ikke har kapasitet eller standard som er beregnet for dette. Behovet for omkjøringsveg gjør at det ofte ikke holder å bygge en tunnel, en må investere i vegnettet rundt også. Dette fører til behov for dobbelt vegkapasitet.

BUDSJETTERES FOR LAVT. Av 179 avsluttede kontrakter i 2008 i Region øst hadde vel 40 prosent kostnadstillegg eller endringer på over 15 prosent – dette gjelder samtlige vegprosjekt.

– Våre undersøkelser viser også at det ofte budsjetteres med for lave kostnader for å bygge tunneler i byområder. Dette skyldes at det er svært komplekst å bygge i en tett by. Vi vurderer ofte hvor mye som må tas hensyn til i anleggsfasen samtidig med at det er økende krav til teknikk og miljø. Den største utfordringen er likevel de kostnadene vi vil få med å drifte og vedlikeholde de krevende nett av høytrafikkerte tunneler. Kostnadene for drift og vedlikehold er 6 – 10 ganger høyere enn for tilvarende veg i dagen. I tillegg kommer behovet for rehabilitering av et økende antall eldre tunneler. Vi vet ikke hva

Må ha ny Vegtrafikksentral

Vegtrafikksentralen må ha dobbelt så mange folk for å kunne følge gamle og nye tunneler med argusblikk.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

– Utfordringa vår er å ha operatører på plass når tunnelene er ferdig. Trafikksystemet er komplisert – det trengs nesten to år med opplæring før en er i stand til å styre trafikken på egenhånd. Derfor må vi trekkes inn

tidlig i planlegginga, understreker Kai Gundersen på Vegtrafikksentralen i Oslo – som både skal håndtere trafikken i hovedstaden og i resten av Region øst.

VANSKELIG Å OMDIRIGERE. – Vi må komme med innspill i risiko og sårbarhetsanalyser og prøve å påvirke så det blir så få avkjøringsramper som mulig. Det er det som kompliserer trafikkbildet mest. Videre er det slik at når det nå skal bygges så mange tunneler samtidig, er det mange

tunneler som må rehabiliteres samtidig. Det vil få store konsekvenser for trafikken. For hvor skal vi omdirigere den? Både Ring 1,2 og 3 er allerede sprengt. Og der trafikken er lagt i tunnel er ofte den gamle vegen fjernet for å skape bedre boligområder, påpeker Gundersen.

MÅ DOBLE KAPASITET. – Vi har tatt en titt i glasskula for å se hva slags kapasitet vi trenger fram til 2024. I første omgang trenger vi et par operatører til de nærmeste

fem år. I 2011 åpner blant annet den nye Eidsvolltunnelen og Økern – Sinsen like etter, pluss tunneler i Sandvika. Da vil det bli tre ganger så mange objekter som i dag. Det vil gjøre at vi vil ha behov for dobbelt så mange operatører og tre ganger så stor plass som i dag – med ny teknologi som fanger opp enda flere hendelser. Vi må også se på hvordan vi organiserer oss – det kan bli så komplisert at alle ikke kan kunne alle tunneler, men at vi for eksempel deler tunnelene inn i to - tre sektorer. ■

– Den store fordelen med en tunnel i by er at den gir plass til byutvikling. **Ellen Foslie**

dette vil koste, men Festningstunnelen kostet for eksempel 330 millioner å rehabilitere.

VET FORLITE. – Det enkelte tunnelprosjekt kan isolert sett være godt, men konsekvensene av å bygge mange tunneler er store. Det er politikerne som tar beslutningen. Vi må bli flinkere til å gi dem kunnskap om samlet effekt og konsekvenser av å ha mange tunneler, understreker Foslie.

Også Statens vegvesen trenger mer kunnskap på en del områder.

– Vi skal blant annet se på forurensning i tunneler. Vi har i dag ingen brukbar metode for å rense den dårlige luften som slippes ut av tunnelen, og ventilasjon gjennom luftår er også omdiskutert. Det er store mengder luft i en tunnel og filtrering av dette krever mye energi. Dette er utfordringer vi må se nærmere på.

Foslie stiller også spørsmål om tunneler gir tilstrekkelig fleksibilitet for fremtidige transportformer. Kollektivtrafikken, de gående og syklende må jo uansett være på overflaten. ■

TUNNELANGST

TUNNELANGST: Kristine Thelle er en av mange med tunnelangst, og som unngår å kjøre der det er tunneler hvis mulig.



Ser mørket i tunnelen

I Norge er det rundt tusen tunneler på til sammen tusen kilometer. Hvert år åpnes det nærmere tre mil med nye tunneler. Ikke alle er like glade for det.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Jeg mener jo det er et helt naturlig instinkt at man ikke skal gå inn i et hull i fjellet. Man vet ikke hva som kan vente der inne, sier Kristine Thelle med et glimt i øyet. I likhet med 20-30 prosent av befolkningen har hun tunnelangst.

– Det er angst for noe du ikke har kontroll over, angst for å ikke komme ut. Det er det samme med heis og fly, sier Kristine, som har hatt tunnelangst så lenge hun kan huske.

I flere år har hun og familien bodd i nesten tunnelfri Montreal i Canada. Det ble derfor en overgang da de flyttet tilbake til Oslo for et par år siden, der det er vanskelig å komme seg fram uten å kjøre i tunneler.

– Er det en tunnel på mer enn en kilometer, og du ikke ser lys i andre enden kommer panikken snikende. Sjøl om jeg tenker rasjonelt, fortsetter den fysiske prosessen.

Jeg føler meg fanget og får pusteproblemer og blir både varm og kald. Jeg blir livredd for å bli stående stille og føler jeg må komme meg unna. Likevel kjører jeg nok litt saktere enn ellers.

Ekstra ille er det når tunnelen svinger. Når jeg ikke ser foran meg er det som å kjøre inn i en klaustrofobisk labyrint. Det er også ekstra ille når det er møtende trafikk eller når en blir «innesperret» av trailere, sier Kristine.

BEGRENSENDE. For Kristine er tunneler avgjørende for hvor hun vil bo eller jobbe.

– Hvis det går an å kjøre rundt, så gjør jeg det hvis jeg får med familien min på det og det ikke blir for lang omvei. Jeg ble for eksempel ikke med på biltur til Vestlandet nylig, da det viste seg at turen gikk gjennom Lærdalstunnelen. Det var helt uaktuelt. Og da vi bodde slik til at jeg måtte kjøre gjennom Festningstunnelen for å hente barna mine, brukte jeg buss i stedet. Jeg ble helt skjelve av å sitte i tunnelen. Etter at Hvalertunnelen kom ble jeg heller ikke så mye med på hytta vi hadde der.

– Undersjøiske tunneler er det verste: Da får jeg panikk. Der det jo så bratt opp og ned at en får en enda sterkere følelse av å miste kontrollen. Jeg får angst for at bremsene ikke skal virke, eller at jeg skal bli stående i bånd fordi motoren ikke er sterk nok i oppoverbakke.

HVA KAN HJELPE? – Det må være godt med lys. Også er det viktig at ting er godt annonsert: At ikke en innsnevring eller avkjørsel kommer som et sjokk: Jeg sitter utrolig konsentrert og er i overlevelsesmodus hele tida, og vil ikke bli distraert av noe. Romlestriper der det er møtende trafikk er betryggende. Noe som ikke hjelper er skilt som viser hvor bratt eller dypt det er. Det vil jeg ikke vite, avslutter Kristine. ■



Os(t)lo på tunneltoppen



Byggekostnadene for en meter firefelts-tunnel i by er mellom 500.000 og 800.000 kroner.

Tunneler reduserer verken luftforurensning eller klimagasser.

En tunnel må rehabiliteres hvert 15 - 20. år, noe som fører til langvarige stengninger. En må regne med å rehabilitere en til to tunneler pr år i Oslo-området hvis antall tunneler dobles.

Oslo-tunnelene er mer ulykkesutsatt enn tunneler ellers i landet på grunn av stor trafikk.

Hver natt stenges 3 - 4 tunneler i Oslo-området på grunn av vask, ettersyn og vedlikehold. Stengninger av tunneler er en kabal som blir stadig vanskeligere å få til å gå opp.

Tunneler utgjør fem prosent av riksvegnettet i Oslo Akershus, men tar tre prosent av driftsbudsjettet.

I løp av et døgn anslagsvis passerer tunneler.

Ingen byer i verden har så mange tunneler som Oslo. Og det er ønske om dobbelt så mange tunneler i Oslo-området i forbindelse med Oslopakke 3. En bytunnel kan gi mindre støy og rom for byutvikling. Men vi må passe oss så vi ikke får tunnelsyn. Tunnelene har nemlig sin pris, advarer eksperter.

pet
n er det
s 500.000
inger i
r i Oslo.

og
tti

Ulykker
tunnel har
yere alvor-
ghetsgrad
enn veg
i dagen.

3000 hendelser
i året i tunneler i Oslo
og Akershus medfører
større og mindre
stengninger.

Hvis an-
tall tunneler
dobles, vil an-
tall hendelser
i tunnel tre-
dobles.

En tunnel
i sentrum
frigjør plass til
byutvikling.

Drifts-
kostnadene for
en tunnel er 6 - 10
ganger høyere enn
tilsvarende veg
i dagen.

I flere av
tunnelene i Oslo
passerer det mellom
50.000 og 70.000
biler i døgnet.

Grovt anslått
føler 10 - 20 prosent
av befolkningen ubehag
eller sterkt ubehag ved å
kjøre gjennom tunneler.
40 prosent av eldre
føler sterkt ubehag.

30 prosent
av alle typer farlig
gods transporteres
gjennom Oslo.

Best på vinterføre

Til daglig sørger han for godt føre for trafikantene i Alta, men på fritiden er Tor Inge Hellander en del av smøreteamet for det norske landslaget på ski.

TEKST ANNE SOFIE NIELSEN FOTO TANJA PEDERSEN

01 Hva går jobben din i Statens vegvesen egentlig ut på?

Jeg er med på å utarbeide såkalte byggherrestyrte driftskontrakter for Alta, og har også ansvaret for skredsikringsprosjektet på fylkesveg 882, Øksfjordvegen.

Byggherrestyrte driftskontrakter betyr at vi i større grad styrer entreprenørene og at disse får arbeidet godtgjort etter utførte mengder. Det har hittil vært vanlig at vi har inngått faste kontrakter der de får en sum uansett jobbmengde, men vi skal nå teste ut den såkalte «Vesterålsmodellen» i Alta. Dette innebærer også at vi i stedet for å inngå en stor kontrakt med én entreprenør, inngår vi flere mindre kontrakter. Vi splitter med andre ord opp oppdragene, og på den måten håper vi på å spare penger. Utfordringen kan imidlertid bli at man må være mer påpasselig med at entreprenørene ikke brøyter eller strør mer enn nødvendig.

02 Hva er det egentlig du gjør for det norske landslaget på ski?

Jeg er en av seks skismørere som benyttes på enkeltrenn. Landslaget har tre faste smørere på fulltid, seks på halvtid og seks som benyttes på enkeltrenn. Jeg er i den siste kategorien.

03 Hvorfor forsøker man ut nye kontrakter med entreprenørene?

Finnmark er et vinterfylke. Det handler om å finne ut hvordan vi kan få mest igjen for pengene, samtidig som sikkerheten blir ivaretatt på best mulig måte. Prisstigningen er hovedargumentet for å prøve nye ting. Her i fylket er det liten konkurranse på store kontrakter, de små entreprenørene går som regel inn som underentreprenører hos de store. Ved å splitte kontraktene opp håper vi å få inn flere tilbud og dermed øke konkurransen.

04 Hender det at du vil forsøke nye måter å smøre ski på?

Selve smørehåndverket gjøres akkurat likt uansett hvem man smører for. Forskjellen på å smøre for landslaget kontra det å smøre for lokale løpere er ressurstilgangen. Vi har tilgjengelig alt som finnes av smøring og utstyr. Men uansett hvor god man er til å smøre så treffer man ikke alltid 100 prosent. Det er så små marginer vi snakker om når det gjelder skismøring på verdenscupnivå.

05 Bruker du erfaringer fra Vegvesenet i jobben din?

Begge steder handler det om å være en

del av et team, så jeg bruker nok en del av forskjellige erfaringer. Det er ingen som har nådd verdenstoppen alene, det å tenke team er viktig.

06 Enn erfaringer fra jobben din i Vegvesenet?

Jeg har vært skitrener i Tana i mange år, det handler det om å gjøre andre gode, få ut det beste av den enkelte utøver. Da jeg var seksjonsleder brukte jeg litt av den tankegangen også i jobben.

07 Hva gjør du når du ikke skal på noen av jobbene dine?

Vi har nylig kjøpt et hus i Alta, så mye av min tid går til husoppussing. Ellers går det veldig mye tid i skiløypa, er også glad i fiske, friluftsliv og fjelliv.

08 Du var Kristin Størmer Steiras første trener, og så tidlig et talent hos henne. Hva tenker du i dag?

Kristin var et idrettstalent, ikke bare på ski. Hun var også god i fotball, og ikke minst i løping, noe som kanskje har ødelagt for henne i år. Hun nærmer seg kanskje slutten av karrieren sin, så det er klart det hadde vært en drøm om hun endelig klatret til topps i et VM.

FAKTA

Tor Inge Hellander arbeider til daglig som byggeleder i fylkesavdeling Finnmark. Han begynte i Statens vegvesen i 2004 og var da seksjonsleder med kontorsted Vadsø. I 2009 tok han ett års permisjon fra Statens vegvesen og jobbet som avdelingsleder i Tana kommune, før han kom tilbake til Vegvesenet, denne gangen med kontorsted i Alta.

Tor Inge er opprinnelig fra Tana og trente Kristin Størmer Steira fra hun fra 11 til hun ble 16. Han smurte ski for henne gjennom hele hennes junior-tid. Han har i dag bijobb som skismører for det norske landslaget, og har til og med vært borti Marit Bjørgens ski. I desember var han på jobb i Le Clusac i Frankrike, og i begynnelsen av februar er det Rybinsk som står for tur.

Tor Inge i trafikken

Kva slags bil har du?

– Jeg har to biler, en Mercedes og en Suzuki XL7.

Hva slags musikk liker du?

– Jeg hører på det meste, men er veldig glad i REM, gamle Queen og U2.

Hva slags transportform foretrekker du?

– Bil.

Foretrekker du å kjøre selv eller å sitte på?

– Jeg kjører helst selv.

Hvor ligger den beste vegkroa?

– Det er i Sverige et eller annet sted, men jeg husker ikke hva det heter.

Har du blitt stoppet i fartskontroll?

– Ja.

Hva synes du om drivstoffprisene i Norge?

– De står vel noenlunde i stil med det vi tjener, så det er vel greit.

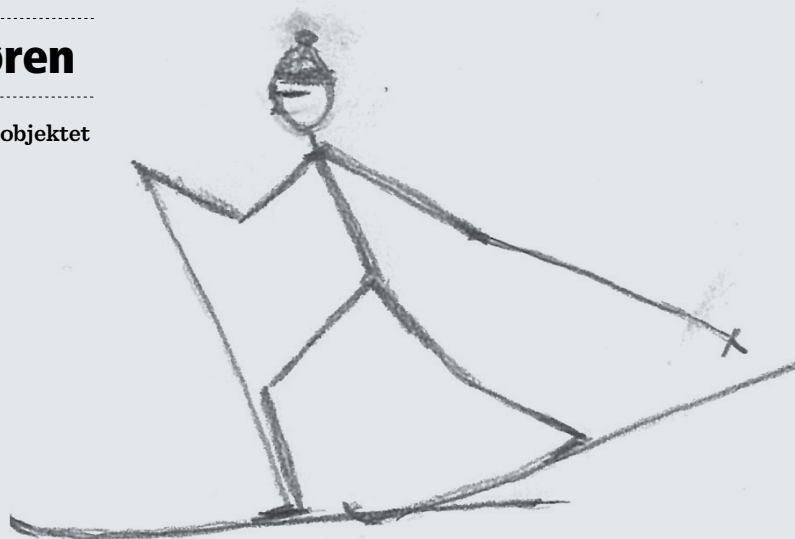
TEGN TERJE

Tor Inge tegner vegdirektøren

Vegen og Vi sin uformelle tegneutfordring til intervjuobjektet blir bedømt av vegdirektør Terje Moe Gustavsen selv.



DOMMEN: Takk, takk. Jeg ante ikke at jeg var så flink på ski, dette ser jo riktig så proft ut. Men så er vel skiene perfekt smurt, og da blir jo turen en lek. Selv for meg.





Det er ingen som har nådd verdens-
toppen alene, det å tenke team er
viktig.



FOTO KNUT OPEIDE

GASSKONTRAKT

Første gassdrevne ferge i nord åpnes over Vestfjorden i 2012. Drevet av flytende naturgass fra Melkøya. I januar ble første kontrakt mellom Torghatten Nord og Barents Naturgass signert med Statens vegvesen Region nord.

FYLKESVEGFERJE: Rv. 550 Kvandal–Utne–Kinsarvik ble i 1.1.2010 ferjesamband på fv. 550

Godt arbeid - god reform

– Gjennomføringa av Forvaltningsreforma har gått betre enn enkelte frykta. Grundig forarbeid og godt samarbeid undervegs ligg bak suksessen.

TEKST KJELL WOLD FOTO GEIR BREKKE

Det meiner fylkesrådmann i Telemark og medlem i kontaktutvalet mellom fylkeskommunane og Statens vegvesen, Rolf Helge Grønås (bildet). Han meiner det er tre hovudgrunner til at overgangen og den nye reforma har gått så bra:

- Grundig forarbeid
- Gode ramme- og leveranseavtaler mellom Statens vegvesen og fylkeskommunane
- Tett oppfølging med avklaringar av nye roller og ansvar i kontaktutvalet mellom fylkeskommunane og Statens vegvesen.

LEIING VERKAR. –Derfor har vi og bestemt oss for å behalde kontaktutvalet etter det første, vellykka gjennomføringsåret 2010, seier Grønås.

Han meiner dei hyppige møta i kontaktutvalet mellom fylkeskommunane og toppleiinga i Statens vegvesen både før og etter innføringa av Forvaltningsreforma 1/1 2010 har vore viktig for at reforma har gått så bra.

– Kontaktutvalet har vore eit viktig forum for tidlege avklaringar av spørsmål og utfordringar som reforma har medført. Forumet har vist at leiing verkar og det har vore fint å merke, seier Grønås.

UTFORDRANDE. Grønås meiner reforma likevel har vore veldig krevjande både for fylkeskommunane og Statens vegvesen, sida staten må ta omsyn til 19 nye og til dels ganske ulike vegeigarar i form av 19 sjølvstendige fylkeskommunar.

– Fylkeskommunane er forskjellige og gjer ulike politiske prioriteringar. Det skal ein profesjonell og god organisasjon til å handtere det, seier Grønås.

Han roser og Kommunesektorens Interesse- og Arbeidsgiverorganisasjon (KS)

for godt arbeid og ein viktig støttespelar i arbeidet med Forvaltningsreforma.

Når to ulike rapporteringskulturar møtast krev det klare og raske meldingar. Her kan vi bli betre.

OPPFØLGING. Sjølv om den store reforma og fylkeskommunanes nye rolle som landets største vegeigar har gått overraskande bra, er det sjølv sagt nokre utfordringar som gjenstår å løyse. Nestleieren av fylkesrådmannskollegiet i Noreg, Rolf Helge Grønås, nemner to av dei viktigaste:

- Når to ulike rapporteringskulturar

møtast krev det klare og raske meldingar. Her kan vi bli betre. Plankapasiteten bør aukast fordi fylkeskommunane i åra framover ganske sikkert vil fortsette si auka investeringstakt. Det byr sjølv sagt på utfordringar, men det trur eg samtidig begge partar har interesse av å gjere på best mogleg måte. Ved å behalde kontaktutvalet har vi og eit viktig forum til å holde dette trykket oppe, seier Grønås. ■



FAKTA:

02

firmar søker jobben med å prosjektere ny firefelts riksveg 22 Lillestrøm–Fetsund. Rambøll (20,9 millioner kroner) og Cowi (11,2 millioner kroner). Fetveien skal utvides over 5 kilometer.

SISTE T-JOBB

Vassbakk og Stol fikk siste jobb på T-forbindelsen i Rogaland mellom Tuastad og Raglemyr til 204,5 millioner kroner. Ny 7 kilometer veg skal åpne i desember 2012. Hele prosjektet T-forbindelsen er ferdig året etter.



REFORM

HEDMARK FYLKESKOMMUNE

TROMS fylkeskommune

Buskerud fylkeskommune

VESTFOLD FYLKESKOMMUNE

ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Møre og Romsdal fylkeskommune

Forskar på ny reform

Det internasjonale forskingsinstituttet IRIS i Stavanger får oppdraget med å undersøke effektane av fylkeskommunanes overtaking av riksveggar i 2010.

TEKST KJELL WOLD

Det er Kommunesektorens Interesse- og Arbeidsgjevarorganisasjon (KS) som tok initiativ til og finansierer i toårig forskingsprosjekt for å finne ut meir om konsekvensane av forvaltningsreforma.

OVERFØRING AV MAKT. KS ønskjer mellom anna å få vurdert i kva grad reforma si intensjonar om overføring av politisk makt og myndigheit til regionalt folkevalt nivå er oppfylt. Forskningsprosjektet IRIS fikk i konkurranse med ni andre norske konsultantselskap skal være ferdig i desember 2012. KS ønskjer og få utreda konsekvensar av innføring av driftskontraktar (funksjonskontraktar) og evaluert samarbeidet mellom fylkeskommunane og Statens vegvesen. Målet er å oppnå betre kontraktar til lågare priser og betre oppfølging av desse i forhold til entreprenørane. Kostnadsramma for forskingsoppdraget er ein million kroner. Og dei tre hovudspørsmåla KS ønskjer å få svar på i utgreiinga er formulert slik i tilbudsgrunnlaget:

1) I kva utstrekning er forvaltningsreformas intensjonar om overføring av politisk makt og mynde til

regionalt folkevalt nivå blitt oppfylt? Beheld nasjonale myndigheitlar styringa gjennom å innføre/vidareutvikle ei rekke nasjonale føringar og standardar som bind opp regionale prioriteringar utan å tilføre tilstrekkeleg økonomiske ressursar til fylkeskommunane?

- 2) Korleis utviklar den administrative samhandlinga mellom fylkeskommunane og Statens vegvesen seg? Fungerer den som reell vegadministrasjon som ivaretek alle oppgåvene? Har man lykkast med at den felles vegadministrasjon inngår som ein del av ein heilskapleg transportetat i fylkeskommunen der transport vurderast saman med for eksempel næringsutvikling i eit regionalt utviklingsperspektiv?
- 3) I kva utstrekning har auka samhandling mellom Statens vegvesen og fylkeskommunane utvikla ein betre kontraktstrategi og ført til lågare samla kostnader? Har fylkeskommunen blitt involvert tidlege nok og fått tilstrekkeleg inngrep med utviklinga av nye kontraktar? ■

TRAFIKKULYKKER



Bedre arbeidsplaner kan gi færre ulykker

En bedre organisert arbeidsdag med vekt på god planlegging av tids- og skiftplaner kan begrense trøtthet og dermed redusere antall trafikkulykker.

TEKST KJELL WOLD FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Det viser en undersøkelse Transportøkonomisk Institutt har laget. TØI-rapporten «Organisatoriske programmer for mestrings av førertrøtthet» har identifisert en rekke konkrete områder der en med bedre organisert og planlagt arbeidshverdag kan gjøre bilføreren mer opplagt og mindre trøtt og dermed redusere faren for alvorlige trafikkulykker som følge av trøtthet.

TRØTTHET. En høy andel trafikkulykker skyldes trøtthet hos sjåføren. Programmer som forebygger trøtthet hos ansatte har et stor potensiale for å begrense trøtthet både blant profesjonelle og private bilførere. Vanlige elementer i slike programmer er bedre planlegging

av tids- og skiftplaner, informasjon om trøtthet bak rattet samt oppdragelse og behandling av søvnforstyrrelser blant ansatte. Arbeidsplaner bestemmer når på døgnet kjøringen gjøres.

FORSKNING. Forskning viser at organisering av arbeidssdagen har betydning for hvor mye førere kan styre sin egen trøtthet og hvor mye opplysning og tilbakemelding de får for å få hjelp til dette. Sikkerhetskulturen på arbeidsplassen vil også påvirke trøtthetsnivået den enkelte fører anser som akseptabelt. TØI-rapporten peker på en rekke felt hvor det trengs mer kunnskap og kommer med råd til vegtransportbedrifter som ønsker å arbeide mer med dette feltet. ■



Stod stødig gjennom uvêret



FOTO KNUT ØREIDE

Det verste uvêret i manns minne, mange tital stengte vegar, uvêr og ras. Eit enormt press vart lagt på Vegvesenet sine folk på Vestlandet i slutten av januar. Dei store vestlandsmedia er godt fornøgde med måten Statens vegvesen takla ekstremstiasjonen.

TEKST KJELL WOLD FOTO RAGNHILD ØVREVIK

«**G**od beredskap, dyktige medarbeidarar og ein fleksibel organisasjon stod støtt gjennom ekstremperioden med uvêr, ras og mange tital stengde vegar på Vestlandet i første veke.

Det gjeld både oss og entreprenørane, seier regionvegvesjef i Statens vegvesen Region vest, Olav Ellevset (bildet), etter ein av tidenes uvêrperiodar i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane i midten av januar.

– Vi var ganske godt førebudde på det som kom og kalla inn ekstrarannskap på mange område, for vêrproblema var godt varsla. Men omfanget av rasa og talet på stengde vegar på same tid vart nok enda verre enn frykta. Difor kunne vi nok i enkelte periodar ikkje svare på alle henvendingar og spørsmål samstundes heile tida. Vår forsterka beredskapsorganisasjon takla ufordrin-

gane på ein utmerka måte. Difor er det og hyggeleg å registrere at mange av media er godt fornøgde med jobben vi gjorde, seier Ellevset. Han tykkjer det var både krevjande, spennande og lærerikt å jobbe på høggr med så mange involverte personar innan etaten og i samarbeid med entreprenørane over så mange dagar.

– No skal vi setje oss ned å evaluere det som har skjedd og jobben vi har gjort. Dette har vore ei svært nyttig hending å teste vår beredskap på. Vi har nok ein gong vist at vi kan når vi må og vil. Men frå alle slike hendingar kan det alltid vere eit og anna å lære, for å gjere det enda betre og vere enda betre førebudde til neste gang, ikkje minst å vidareutvikle system og hjelpemiddel hos vegtrafikksentralane slik at jobben blir enklare for dei, seier Olav Ellevset.

GODE TILBAKEMELDINGAR. Statens vegvesen takla informasjonen til media svært godt under ekstremvêrveka. Det er

konklusjonen etter ei ringerunde Veggen og vi har gjort til seks sentrale media i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. Vi spurte Stavanger Aftenblad, Bergens Tidende, NRK Hordaland, TV 2, Firda og NRK Sogn og Fjordane kva dei tykkjer om Statens vegvesen si handtering av informasjonen under uvêret.

Statens vegvesen var tilgjengelege, oppdaterte, imøtekommande og gode til å gi relevant og rask informasjon. Det er hovudessensen i dei tilbakemeldingane Veggen og vi henta inn. Enkelte synest Statens vegvesen kan bli enda betre på lokalgeografi, nøyaktigare stadforklaring for stengde vegar, kor veggen faktisk er stengd og ikkje berre kva strekning.

Nokon synest også det tidvis kunne vere vanskeleg å nå fram på telefon til Vegtrafikksentralen (VTS) på telefon 175 på grunn av sprengde linjer, mens nokon av dei som jobba mot nett døgnet rundt kunne tenke seg ei tidlegare oppdatering av veginfo enn frå klokken 08.00 om morgonen. Men alt i alt var alle dei seks media Veggen og vi

snakka med veldig tilfreds med den informasjonen dei kunne hente inn og få frå dei ulike informasjonskanalane i etaten.

– Informasjonen og kontakten med Statens vegvesen, både Vegtrafikksentralen (VTS) i Lærdal, vegkontoret og folka ute fungerte utmerkt. Vi kunne kanskje tenke oss at nokon av meldingane om stengte vegar kunne vore litt meir presise for folk med lokalkunnskap. Ikkje berre at ei lengre strekning som til dømes Førde–Lavik på seks mil var stengd, men eksakt kor den var stengd. I alt var Statens vegvesen veldig hjelpsame under heile perioden, seier vaksjef Terje Gilleshammer i NRK Sogn og Fjordane.

Reportasjesjef Jan Stian Vold i Bergens Tidende gir og mykje ros til Statens vegvesen.

– Informasjonen begge vegar har fungert veldig bra, oppdateringar og endringar av situasjonen kom fortløpande og Statens vegvesen var tilgjengelege heile tida i fleire kanalar og med mange kontaktpunkt, seier reportasjesjefen. ■

PÅ SKREDKURS: Målet er å få ei nasjonalt system for skredvarsling i frå desember 2012 – mellom anna ved hjelp av frivillige fjellinteresserte.



DAGLEG SKREDVARSEL SKAL REDDE LIV

Talet på snøskredulykker aukar - og er eit problem både for dei som køyrer bil, tog og på ski. Frå desember 2012 skal det bli skredvarsel kvar dag.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO ERIK DUE

Rundt om i landet er det hundrevis av vørstasjonar, men det er få på høgjellet. No går Noregs Vassdrags- og Energidirektorat (NVE), Meteorologisk institutt, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Noregs Geotekniske institutt saman om å lage skredvarsel frå heile landet gjennom eit felles system.

VINN VINN INFORMASJON. Nyleg var 27 fjellvande på kurs i Molde for å lære om snøskred.

– Det var artig å samle skredexpertar frå så mange miljø – alt frå skientusiastar via veg- og jernbanebyråkratar til snødoktorar i NGI. Vi er ute etter å få med folk som har eigeninteresse av dette – som er interessert i å få eit godt skredvarsel tilbake. Vi

håper derfor å få med fleire observatørar frå til dømes DNT, Røde kors, alpinanlegg og kommunar, seier geolog Tore Humstad, prosjektansvarleg i Vegvesenet.

LAGA FELLES SYSTEM. I tillegg til observasjonar frå fjellførarar kjem det informasjon om skredfare frå dei som køyrer brøytebil, og frå folk som observerer tilhøva i faste punkt med målestav. Målet med kurset var å bli einige om felles metodar for å undersøke stabiliteten på snøen og korleis ein skal formidle resultatet. Ein av metodane går ut på å ta ut ei søyle med snø. Så slår ein på snøen med aukande påkjenning og tel kor mange slag som må til før det blir brot. Den internasjonale skalaen for skredfare går frå ein til fem, der fem er høgast. I mars i fjor låg til dømes den generelle skredfaren på 4 (stor fare) i Sunndal, nokre stader på 5 (svært stor fare).

– Skredvarsla vil bli laga på bakgrunn av

informasjon frå målestasjonar, enkle og avanserte observasjonar og simuleringar med vær- og snømodellar. Det er første gong vi samordnar og lagar eit system der alle gjer dette likt, seier Humstad.

FEM TESTOMRÅDE. – I år har vi fem testområde for skredvarsling. Vegvesenet har ansvar testområdet i Romsdalen/Trollheimen, og vi samarbeider med lokale fjellførarar, vegentreprenørar og andre innbyggjarar, fortel Humstad.

Dei andre testområda er Troms, Strynefjellet-Sunnmøre, Langfjella Vest, og Langfjella Aust.

Frå desember 2012 er målet at dette skal bli ei landsdekkande ordning med regionale skredvarsel – slik dei mellom anna har i alpelanda og nokre statar i USA og Canada.

Arbeidet med skredvarsling skjer parallelt med utvikling av Førre-var portalen som gir skredfolka i alle etatar lik tilgang

til verobservasjonar og prognosar på ein tilrettelagt måte. Via dette blir det lettare å vurdere skredfaren. På sikt skal også publikum få tilgang til skredvarsla. Arbeidet med skredvarsling er elles ei vidareutvikling av tilrådingar som kom frå Klima- og transportprosjektet. ■

Vi er ute etter å få med folk som har eigeninteresse av dette – som er interessert i å få eit godt skredvarsel tilbake

Siste



STEDET: GVÆVEN

Liten plass med to bruk (eit nedlagt) ved Hovin i Tinn kommune i Telemark. Dei ligg i ein gvælv (kvelv/hvelv) i landskapet. Den språklege gv-varianten er sjeldan, men var tidlegare utbreidd i eit vidare område. Opprinneleg var Gvæven husmannsplassar under eit større bruk, Breiset. Bebodd i mange hundre år. Vegen til Gvæven er ikkje meir enn om lag 50 år gammal. No kommunal, tidlegare fylkesveg, fortel lokalhistorikar Ole Grov.

QUIZ:

20 spørsmål

Prøv deg på Vegen og vi-quizen. Svarene finner du vet å snu siden.



Spørsmål 13: Hvem laget den første versjonen av «Kråka»?

01 Vegvesenet bruker et noe spesielt hjelpemiddel for å planlegge ny E6 i Gudbrandsdalen. Hvilket?

02 I et forsøk på å hindre søvnulykker skal det henges opp elggevirer langs hvilken strekning?

03 Hvor mange fergeoverfarter er det langs E39 mellom Kristiansand og Trondheim?

04 Hvor mange av fergeoverfartene langs E39 ligger i Møre og Romsdal fylke?

05 I Gjennom hvilke fylker går E39 i Norge?

06 Hva er navnet på den fredete flytebrua som er en del av E39 i Møre og Romsdal?

07 (Hele) E39 går mellom hvilke to byer?

08 Hvem er regionvegsjef i Region nord?

09 Hvilke land går E18 (Europa-vei 18) gjennom?

10 Denne retten er for mange obligatorisk å spise når man reiser med ferge i Norge. Hvilken rett?

11 Hva er ingrediensene i MRF-svela (som skrevet på «svelekruset»)?

12 Hva er en «Biker mate»?

13 Hvem designet den første versjonen av «kråka», logoen til Statens vegvesen?

14 Hvem har skrevet boken «Veier til modernisering»?

15 I hvilket fylke ligger Storslett trafikkstasjon?

16 Når ble den første bilen importert til Norge?

17 Hvem var samferdselsminister 1960-1963?

18 Hvem er første nestleder i Transport og kommunikasjonskomiteen?

19 Hva er ekspropriasjon?

20 Hva kalles bilen til Batman?

01 Dronesty 02 Rv. 3 i Østerdalen 03 8 04 4 05 Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland og Vest-Agder 06 Bergsøy Sundbrua 07 Trondheim og Alborg i Danmark 08 Torbjørn Natmark 09 Nord-Irland, Skottland, England, Norge, Sverige, Finland og Russland, Svele 11 Egg, sukker, hveteemel, kulturmilk, natron, hortersalt, margarin 12 Kollisjonsputer spesielt beregnet på MC-førere 13 Gunnar Thorsen 14 Sverre Knutsen 15 Troms 16 1896 17 Tysve Bratteli 18 Anne Marit Bjørnhaugen (Ap) 19 Tvingen avstøtelse av eiendom eller rettigheter 20 Batmobile

I HANSKEROMMET:



5 spørsmål til Klaus Ottersen

Leder for kjøretøyenheten i Vestfold.

1 Hva har du i hanskerommet? – Det er de dokumentene som skal være der, dessuten har jeg alltid kulepenn og gul lapp. Vil gjerne notere ting som dukker opp, for det har i grunnen veldig lett for å dukke opp ting!

2 Hva kjører du? – Jeg har en Mercedes. Dessuten kjører jeg rett som det er Bobcat, en anleggsmaskin jeg bruker til å fjerne snø på tomte. Nå har jeg også kjøpt snøfreser. De siste årene tror jeg faktisk det har snødd mer i Sandefjord enn de fleste andre steder.

3 Er du en ekte Vestfolding? – Jeg vokste opp i Oslo, men har bodd i mange år i Sandefjord. Flytteprosessen gikk trinnvis via Moss, Notodden og Drammen.

4 Hva brenner du for nå? – Akkurat nå er det å få planer, måltall og aktiviteter på plass for året som kommer. Jeg er opptatt av resultatorientering og produksjonsmål, som det er veldig viktig for meg at vi når. Vi har allerede begynt å se på ferieavvikling for å sikre at publikum får best mulig service på trafikkstasjonene hele året. Det er veldig moro og interessant med ledelse, synes jeg får utrolig mye igjen fra dem jeg har ansvar for. Trivsel er kjempeviktig, å sørge for at tingene fungerer. Jeg blir motivert at dem som jobber hos meg.

5 Er 65+ mest for de over 70? – Akkurat nå sender vi ut brev til alle de 29.000 som fyller 70 år i år. Da minner vi om kravet om legeattest for å beholde førerkortet og informerer om kurset. Målgruppen er de over 65 år, men vi har erfart at 65-åringene er i full vigør og har ikke tid til å ta kursene våre, sier Ottersen som har nasjonalt ansvar for 65+.



Unormal parkering

122

Dette skiltet står i Nyborgveien i Vadsø og øvre del bærer tegn på at sterke krefter hersker i byen.

Kommunen har klaget på mye feilparkering i gaten, at bilister ikke respekterer skiltingen. Det er forståelig. Den unormale jury slår fast at trafikantene her står overfor ikke bare en unormal, men

en forvirrende unormal. Forbudsskilt 372 «Parkering forbudt» kan utstyres med underskilt som begrenser forbudet til å gjelde på bestemte tider eller dager. Det kan ikke ha et underskilt som begrenser forbudet til å gjelde i bare en time. Men så var vel heller ikke det kommunens intensjon.

Vegen og vi

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
MARK S. BERGER
Mobil: 916 00 444
Telefon: 22 07 36 92
mark.berger@vegvesen.no

Fagpressen

Journalist
HENRIETTE E. BUSTERUD
Mobil: 980 30 164
Telefon: 22 07 33 89
henriette.busterud@vegvesen.no

Journalist
KJELL WOLD
Mobil: 900 94 886
Telefon: 32 21 44 81
kjell.wold@vegvesen.no

Journalist
HÅKON AURLIEN
Mobil: 951 13 750
Telefon: 69 24 37 01
hakon.aurlien@vegvesen.no

Grafisk designer
JORUNN EBBESTAD BRUN
Mobil: 412 33 404
Telefon: 32 21 43 41
jorunn.brun@vegvesen.no

Grafisk designer
HILDE M. STRANGSTADSTUEN
Mobil: 913 27 595
Telefon: 61 27 13 07
hilstr@vegvesen.no

Grafisk designer
KYRRE WEDVIK
Mobil: 997 59 197
Telefon: 22 07 37 04
kyrre.wedvik@vegvesen.no

Abonnement:
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64
wenche.jensen@vegvesen.no
eller veggenogvi@vegvesen.no



Grafisk produksjon:
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen
Opplag: 15 300, 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 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 25. januar kl. 13.00.
Neste utgave kommer 24. februar 2011.

