

Vegen og vi

NR. 04 / 5. MAI / 2011
PORTO BETALT / PORT PAYÉ
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:
STATENS VEGVESEN
POSTBOKS 8142 DEP
0033 OSLO



Statens vegvesen

Gjør veg for våren

Brøytemannskapene jobber så snøen spruter på Sognefjellet. Andre skal finne ut av telehivproblemene. Og vegdirektøren peker på at vegvesen-ansatte har vært ute en vinternatt før.

Les om vinterens utfordringer:

**Sidene 13 (vegdirektørens spalte),
14-17 (brøyting på Sognefjellet) og
18-21 (vinterveg-drift)**



SIDE
06
MILJØ:
Klima-uke
i Statens
vegvesen
med variert
innhold.

SIDE
10
STAMNETT:
Noreg
blir mindre
når reisetida
vert korta
ned.

SIDE
18
TELEHIV:
Veger fra
1960-tallet
har klart seg
påfallende
bra.

SIDE
24
BRU:
Hovudspennet
til Hardanger-
brua er under
bygging
i Kina.

Pluss!

Carl Berner blomstrer // Etterlyser tunnelsenter // Midtrekkverk redder liv // Klar tale i vest // Hilser nye regionvegsjefer // Farvel til museum // Quiz // I hanskerommet // Unormaler // Stedet

Intro



Statens vegvesen starter nå opp arbeidet med å bygge om dagens T-kryss mellom E39 og fylkesveg 710 ved Bårdshaug til rundkjøring. I gjennomsnitt passerer 11 000 kjøretøy krysset hvert døgn. De siste fem årene har det skjedd ti ulykker her.

LEDER:

Med rett til å styre

Det skal mye til for at staten griper inn i det kommunale sjølstyret

Statssekretær Steinulf Tungesvik
til avisen Hadeland 15/2-2008 ifm utbygging av rv. 4

Den siste tiden har det vært mye oppmerksomhet rundt bygging av veger, og tempoet, eller mangel på sådan, i utbyggingen. Flere stiller seg uforstående til om det er nødvendig at det skal ta så lang tid å bygge nye veger. Ofte tar det 10–12 år fra en plan blir presentert, til vegen er kjørbare. Det er sikkert mange av oss som kjenner seg igjen i frustrasjonen som har fremkommet. Vi er utålmodige, og vi ønsker å se resultater raskt.

Et moment som har blitt løftet frem i den pågående debatten er planprosessene rundt vegbygging. En rekke debattanter har blant annet tatt til orde for en tydeligere statlig styring av planprosessene der det oppleves naturlig. Dette vil kort fortalt bety at lokale myndigheter vil få mindre innflytelse på prosessen - en pris man ifølge tilhengerne må akseptere å betale for en raskere fremdrift.

En av dem som denne vinteren på vegne av etaten har måttet svare på spørsmål fra en kritisk offentlighet er leder for styringsstaben i Vegdirektoratet, Lars Aksnes. I denne utgaven av avisen utdypes han i et intervju hvilke rammebetingelser man jobber innefor når en ny og større vegstrekning skal ruller ut. - Vi må følge et regelverk for framdrift av vegplaner som er pålagt oss av politiske myndigheter, sier blant annet Aksnes og peker på at nedkorting av prosessen er vanskelig å få til uten å endre lovverket.

Det kommunale selvstyret ble innført i Norge i 1837. Den gangen var dette et ledd i den norske uavhengighetsprosessen. Tanken var at ved å overføre makt til lokalsamfunnene ville man bryte dominansen fra de ledende klasser og utenlandsk innflytelse. Dette er, i kortversjon, en viktig del av det historiske bakteppet det kan være nyttig å ha med seg når man diskuterer kommunale planprosesser versus statlige planprosesser. I bunn og grunn rører man altså ved en ordning som har dype røtter og lange tradisjoner knyttet til utviklingen av folkestyret i Norge.

Likevel, historien er langt fra endimensjonal og utviklingen av det lokale selvstyret har absolutt vært preget av en viss dynamikk. Et tilbakeblikk viser også at etter at Norge ble uavhengig fra Sverige i 1905, og i enda større grad etter andre verdenskrig, at flere og flere av oppgavene som tidligere var kommunale har blitt overlatt fylkeskommunale eller statlige organer.

I den videre debatten er det lov å håpe på at man til tross for forskjellige ståsted, innser at sjølstyrets historie, både den eldre og den nyere, innbyr til en respektfull tilnærming fra alle parter. En åpen og respektfull debatt kan bidra til større kunnskap og forståelse, og forhåpentligvis en utvikling til glede for alle.

God lesning!

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



TRYKT OG GODT

HARSTAD TIDENDE: Pen påskekjøring

Ingen førerkortbeslag fra skjærtorsdag - 13 mistet lappen dagene før. Politiets kontroller har som vanlig vært omfattende i påsken. Regionsjef i Utrykningspolitiet Geir Marthinsen oppsummerer årets påske slik: - Det er meldt om mye pen kjøring rundt om, men ikke uventet var det litt for mange som hadde det travelt og ikke overholdt fartsbestemmelsene.

LEVANGERAVISA Bilen flyttet 30 meter

Like før klokka 17.30 mandag varslet en mann i Skogn politiet om skadeverk på bilen. Han hadde forlatt bilen på gårdsplassen med nøklene i bilen.

- Noen har satt seg inn i bilen, flyttet den 30 meter og rygget inn i et gjerde, opplyser operasjonsleder Monica Ravlo i Nord-Trøndelag politidistrikt.




VEGBILDET:
**Carl Berner
i full blomst**

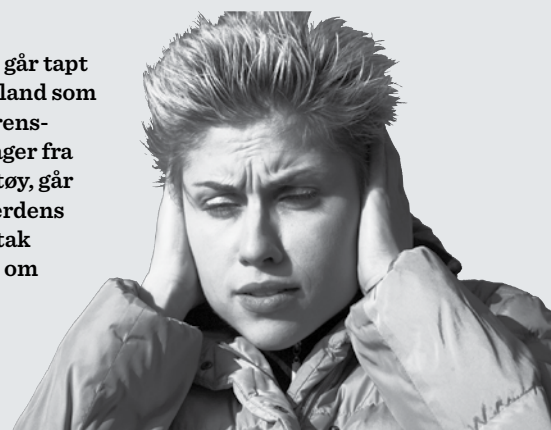
Carl Berners plass i Oslo, står fram i ny drakt og prakt. Statens vegvesen har brukt rundt 300 millioner over og under bakken – blant annet på 200 trær og busker. Så nå blomstrer det i den tidligere asfaltjungelen, og biltrafikken har gått ned. Og Carl Berner, som blant annet hadde en viktig posisjon under unionsoppløsninga i 1905, kunne ha nytt en dobbel latte på fortauskafeen. (Foto: Henriette E. Busterud)

BØMLO-NYTT:
**Kolliderte med
rådhuset**

Natt til laurdag var det ein bil som kolliderte med rådhuset på Svortland. Operasjonsleiar Knut Lyngholm ved Haugaland og Sunnhordland politidistrikt fortel at politiet klokka 0325 natt til laurdag fekk melding om at ein bil hadde køyrd inn i rådhuset på Svortland. Sjøføren hadde stukke frå staden.

RINGERIKES BLAD
Trafikkstøy

Minst en million år med god helse går tapt hvert år i EU og andre europeiske land som følge av trafikkstøy. Bare luftforurensning er en større årsak til helseplager fra omgivelsene enn trafikkrelatert støy, går det fram av en undersøkelse fra verdens helseorganisasjon WHO. Flere tiltak må på plass for å nå nasjonale mål om støyreduksjon, uttaler direktør Ellen Hambro i Kliff.


ØSTLENDINGEN
**Pigg av eller
pung ut**

Med vinteren og påsken tilbakelagt er det på høy tid å ta av piggdekkene – noe annet kan bli dyrt, skriver avisen. Vinterdekk er laget for å bli brukt når det er kaldt. Med denne vårens varme passer vinterdekk dårlig. Det kan være direkte livsfarlig å bruke piggfrie vinterdekk på sommerføre, advarer en kommunikasjonsrådgiver i NAF.



NORSK STØYPRIS TIL SVENSK

Den svenske forskeren på vegtrafikkstøy Ulf Sandberg, som er kjent både i Norge og internasjonalt, har fått «Støydemperprisen» fra Norsk forening mot støy. EU drøfter nå tekniske krav til bilers støyutslipp – det er mulig å halvere lydenergien fra nye kjøretøy på kort tid. Neste år blir det for øvrig krav om miljømerking av dekk.

Raskere vegplanlegging vriert uten lovendring

– Med dagens detaljerte regler for planlegging og bygging av veg er det vanskelig å korte ned prosessen uten lovendringer, sier leder av styringsstaben i Statens vegvesen, Lars Aksnes.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Den siste tiden har det vært stor oppmerksomhet rundt forskjellige vegprosjekter, og tiden det tar å bygge dem. Flere har pekt på at det tar alt for lang tid fra tanken om en vegstrekning blir lansert, til den faktisk står ferdig. Spørsmålet som stilles, er: Hvorfor kan man ikke gjøre dette raskere?

Lars Aksnes (bildet) mener eksisterende Plan og bygningslov (PBL) bare unntaksvis gir mulighet til statlig vegplan som kan gjøre planprosessen kortere. Med dagens omfattende regelverk tar det fra åtte til tolv år fra en starter å planlegge en veg til den kan åpnes.

– Vi må følge et regelverk for framdrift av vegplaner som er pålagt oss av politiske myndigheter. Den raskeste framdriften fra plan til vegåpning i dag er åtte år, men i praksis tar det oftere 10-12 år fra oppstart av overordnet planlegging til åpning av prosjektet, sier Aksnes.

LANG PROSESS. Det er en meget omfattende prosess fra oppstart av en plan fram til vegen kan bygges og åpnes. Fra planstart med såkalt Konseptvalgutredning (KVU) for alle vegprosjekt over 750 millioner kroner (før + 500 millioner) via kvalitets-sikring (KS1) og Regjeringens beslutning om prosjektet fortsetter det med planprogram, kommunedelplan med konsekvensutredning til vedtak om reguleringsplan før prosjektering og bygging av vegen. Parallelt med dette skal det foregå en politisk behandling og godkjenning av prosjektet i de fireårige rulleringene av NTP, handlingsprogram. Deretter kommer endelig godkjenning av prosjektet gjennom ekstern kvalitetssikring (KS2) før endelig godkjenning av prosjektet i Stortinget. Så skal vegprosjektet ut på anbud før vegbyggingen starter opp. I dag tar de fleste større vegprosjekter 2-3 år å bygge.

10-12 ÅR. – Hele denne omfattende prosessen tar i beste fall minst åtte år å gjennomføre uten noen hindringer eller lokal uenighet undervegs. I dag bruker vi som regel 10-12 år på denne prosessen, fordi vi nesten alltid møter uforutsette hendelser og hinder på vegen. Og det er regelverket i Plan og bygningsloven som bestemmer denne omfattende og kompliserte, men demokratiske prosessen med lokal medbestemmelse og innflytelse som ofte gjør at ting tar lenger tid å avklare enn det man regner med, sier Lars Aksnes.



FOTO KNUT OPEIDE

Han mener det ikke er Statens vegvesens oppgave å kutte i denne prosessen. Det er det politiske myndigheter som må avgjøre og eventuelt endre på. Statens vegvesen har satt i gang et prosjekt for å se på effektiviseringsmuligheter innenfor eksisterende lover og forskrifter.

EFFEKTIVISERING. – Skal vi eventuelt kunne ta noen snarveier for raskere framdrift må vi ha formelle politiske vedtak å forholde oss til før vi kan endre dagens planregime. Med dagens system kan konflikter med for eksempel kommuner komme inn ganske sent i prosessen. Det kan ofte gjøre vegprosjektet både dyrere og forsinke framdriften, sier Lars Aksnes.

– Flere politikere, blant annet statsministeren, har i det siste tatt til orde for å se på dagens praksis med formål å effektivisere prosessen i vegplanleggingen. Vi følger spent med på hvilke virkemidler som skal settes inn. Vi håper vi blir trukket med i det arbeidet, sier Aksnes ■

Vi må følge et regelverk for framdrift av vegplaner som er pålagt oss av politiske myndigheter
Lars Aksnes



FAKTA:

04

firma kjemper om jobben med kollektivtiltak på fv. 465 i Vågsbygd ved Kristiansand. Vegen skal utvides og bygges om på en 700 meter lang strekning, med to rundkjøringer foruten underganger, fortau og g/s-veger. Tilbudene ligger på fra 43 til 46 mill. kroner.

ETT BOMSELSKAP

Vest-Agder fylkesting har vedtatt å vurdere fusjon av Lister, - Kristiansand, - og Hidra Bompengeselskap til ett selskap så raskt som mulig. Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet se på muligheten for at fylkeskommunale bompengeselskap skal omfatte flere bompengeprojekter.

TAR FORM: Rv. 7 Ramsrud-Kjeldsbergsvingene på Ringerike åpnes



UTBYGGING

MER LØNNSOM: E134 Hegstad-Damåsen er et av flere vegprosjekt som var mer lønnsomt enn beregnet.



12 av 16 mer lønnsomme

12 av 16 større vegprosjekt som er åpnet de siste årene og som er etterprøvd etter åpning viser seg å være mer samfunnsøkonomisk lønnsomme enn beregnet.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det viser en gjennomgang Statens vegvesen har laget de siste årene.

- Vi har etterprøvd tre til fem store vegprosjekt hvert år de seneste årene for å se om beslutningstagerne får riktig informasjon om prosjektets virkninger, forteller seniorrådgiver Anne Kjerkreit i Statens vegvesen.

Ved etterprøvingen vil en se om vegprosjektene virkelig oppnår det som forutsettes i analysene, og om man på sikt også kan forbedre metodene i hvordan man lager samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalyser av vegprosjekt. Oppgavene er etterspurt av Samferdselsdepartementet.

FEM ÅR ETTER ÅPNING. - Prosjektene vi har etterprøvd med hensyn til såkalte prissatte konsekvenser har vært åpne for trafikk i fem år og med en investeringsramme på over 200 millioner kroner, forteller Kjerkreit.

Virkningsberegninger som ble presentert da prosjektet ble tatt opp til bevilgning blir således etterprøvd. Det skjer ved at faktiske anleggskostnader, trafikk- og ulykkesdata fem år etter vegåpning brukes til å gjøre en ny nytte-kostnadsanalyse som så sammenlignes med den analysen som ble gjort da prosjektet fikk bevilgninger. Resultatene viser at alle vegprosjektene ser ut til å nå hovedmålsettingene, men at avvik finnes ved prosjektenes prissatte virkninger.

BEDRE ENN VENTET. Beregnet netto nytte-kostnader er høyere enn forutsatt for hele 12 av de 16 vegprosjektene. Det betyr at samfunnet får igjen større netto gevinster enn det som ble forutsatt. Det

skyldes i de fleste tilfellene høyere trafikkvekst enn beregnet og større reduksjon i ulykkeskostnader enn forventet. De få prosjektene som har lavere nytte enn forutsatt skyldes i all hovedsak høyere anleggskostnader enn beregnet. ■

Etterprøvede vegprosjekt:
Rv. 23 Oslofjordforbindelsen
E18 Rannekleiv-Temse
Rv. 714 Hitra-Frøya
E134 Teigland-Håland
Rv. 62 Øksendalstunnelen
E8 Nordkjosbotn-Laksvatnbukt
E18 Gutu-Helland-Kopstad
E39 Kleivedammen-Andenes
E134 Hegstad-Damåsen
Rv. 580 Midtun-Hop
Rv. 616 Kolset-Klubben
E18 Ørje-Eidsberg
E6 Akerhus grense-Patterød
Rv. 35 Grualia-Kneppe
E6 Halmstad-Patterød
E18 Brokelandsheia-Vinterkjær

Prosjektene vi har etterprøvd med hensyn til såkalte prissatte konsekvenser har vært åpne for trafikk i fem år og med en investeringsramme på over 200 mill. kr.



ATRÅVERDIG VEGUTBEDRING

Fv. 756 mellom Atrå og Kalhovd i Tinn i Telemark skal utbedres med nye stikkrenner, grøfter, masseutskifting, sprenging og vegetasjonsrydding før asfaltering. Fem firmaer slåss om jobben med bud på fra 5,5 til 8,2 millioner kroner.

Full rulle i klima-uka

Elin Ødegård i Oslo var en av mange som kom seg på jobb for egen maskin eller kollektivt under klimauka i Region øst i april. På flere seksjoner var det under ti prosent som kjørte bil alene.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

På klimamenyen sto blant annet kortreist mat, foredrag om bærekraftig transport, diverse konkurranser og kurs i miljøvennlig kjøring og videomøter.

- Målet er å øke kunnskapen og bevisstheten om utslipp på veg og hvilken rolle vi har som transportet. Vi oppfordret blant annet kolleger til å komme seg på jobb uten bil: Her bør vi som er ansatt i Vegvesenet gå foran med et godt eksempel. I løpet av denne uka har vi også hatt hundre stykker som har lært om bruk av videoutstyr, noe som forhåpentligvis også vil redusere antall reiser, sier "ukesjef" Ingeborg Olsvik fornøyd.

- Men dette er ikke bare et stunt, understreker Olsvik. - Vi skal fortsette å øke kunnskapen om klima og jobbe med dette på alle områder. Et eksempel er at vi vil ha egne folk som har ansvar for klimadelen i planarbeidet.

ÅRET RUNDT

- Jeg sykler eller går til jobb uansett vær og føre, men jeg har bare seks kilometer hver vei, sier seksjonsleder Elin Ødegård (bildet) ved Akershus fylkesavdeling. - Jeg har gått på ski langs Ring 3 et par ganger også, men det var akkurat litt for godt brøytet til at jeg heller burde ha syklet. Ellers er jeg imponert over innsatsen til mine kolleger - mange med lang arbeidsvei reiser kollektivt hele året.

BYTTET BIL MED BUSS

Det skal etter sigende ha vært mer glissent enn vanlig på parkeringsplassen ved regionvegkontoret på Lillehammer i løpet av klimauka.

Arild J Evensen, det har latt meg lyde at du har tatt busen på jobb for første gang, stemmer det?

- He he, ja det stemmer. Jeg tok buss til Lillehammer sentrum og et eksternt møte en dag. Deretter gikk jeg til kontoret på 20-25 minutter, sier Evensen som leder fylkesavdelinga i Oppland. - Det passet dårlig med buss hjem, så da tok jeg beina fatt, noe som tok 45 minutter. En annen dag tok jeg bussen til sentrum med overgang til vegkontoret. Det ble ikke så lett å komme seg hjem ut på kvelden. Det endte med at jeg ble etterlyst fra hjemmefronten og kona kom til slutt og hentet meg. Jeg jobber ofte lange dager. Det er nok enklest å reise kollektivt for dem som starter og slutter likt på jobb hver dag her på Lillehammer!

FIKK KJØRETIPS

Kurs om trafiksikker og miljøvennlig kjøring ble også arrangert flere steder. Der lærte de blant annet hvordan de kunne redusere drivstoff og utslipp med 20 prosent. Ikke minst er dette nyttig for dem som tok førerkort lenge før det ble snakk om klimagasser og økonomisk kjøring.

- Dette kurset var veldig bra. Veiledere og sensorer under kurs og kjøretur gjorde en flott jobb. Det var

god informasjon, og kjøreturen ga meg en aha-opplevelse i form av å tenke miljøkjøring - som også automatisk indikerer bedre trafiksikkerhet. Ved å kjøre miljøriktig så kjører en bedre fordi en vurderer trafikkbildet roligere og får bedre oversikt, sier Berit Kristiansen ved Hamar trafikkstasjon.

800 FILMVISNINGER

Øystein Skotte har hatt en finger med i spillet både når det gjelder regi for uka - og filmsnutter på vegveven. I en av filmene har Sidsel Sandelien i hovedrollen - på toget - der hun snakket varmt om arbeidsreiser på skinner. I de andre filmene er det blant annet intervju med folk fra Naturvernforbundet, Bellona, Cicero og Transnova. En munter film om klimavennlige arbeidsreiser i gammel filmavisstil sto også på plakaten. Over 800 har sett disse filmene som ligger på Youtube.com (Klimauka 2011). ■

DELTAGELSE PÅ KLIMAUKA:

- 200 på klimaquiz
- 210 på klimaforedrag
- 800 så interne klimavideoer
- 100 har vært på kurs i bruk av videoutstyr
- 40 har vært på kurs i miljøriktig kjøring
- 38 seksjoner deltok på konkurranse om miljøvennlige arbeidsreiser.

AMBULANSEANBUD:

Tekst og foto Jorun Sætre

Rykker ut med skryt til Tønsberg trafikkstasjon

Ny felles innkjøpsordning av ambulanser for hele landet er vedtatt. Det største ambulansanbudet som er gjort i Norge noen gang er et faktum.

- Vi fikk besøk av representanter fra helseforetakene da tilbyderne presenterte sine biler, forteller Liv Bråmark ved Tønsberg trafikkstasjon.

Hele hallen og plassen utenfor trafikkstasjonen var full av gule ambulanser da representanter fra landets helseforetak

nylig hadde møte i Tønsberg.

- Møtet ble lagt hit fordi Tønsberg trafikkstasjon har nasjonalt ansvar for kontroll og godkjenning av alle ambulanser, sier Bråmark.

STIKKPRØVER

80-100 ambulanser registreres på trafikkstasjonen hvert år. Det utføres også stikkprøver og revisjon av cirka 50 ambulanser i året. Stasjonen er også pådriver i utvikling av båretystem for sikker transport av kувøser i ambulansene. En ambulanse-

simulator er utviklet for test av utstyr og sikring av personer/pasienter i sykekupé ved kollisjon eller velt. I tillegg har man samarbeid med luftambulansetjenesten for felles løsninger ved sikker bære- og kuvøsetransport. Tønsberg trafikkstasjon har også ansvaret for kontroll og oppfølging av landets Helseekspressbuser.

POSITIVE OG TILGJENGELIGE

- Trafikkstasjonen gjør en fantastisk jobb. De er positive, tilgjengelige, de tilrettelegger og de stiller lokaler til disposisjon, sier

Svein Jensen, ambulansesjef i Helse Fonna, Haugesund.

Det er jobbet cirka ett år med denne felles innkjøpsordningen. Det er en nasjonal tilnærming med denne omfattende anbudsordningen.

MANGE HENSYN

Det er Helseforetakenes innkjøpsordning (Hinas) som er ansvarlig for anbudsrunderen.

- Vi er veldig fornøyd med anbudsrunderen. Tilbyderne vurderes på pris, sikkerhet og kvalitet. En ambulanse er arbeidsplas-

FAKTA:

05

bud er levert på bygging av ny fv. 465 Kvåle-Ulland i Farsund kommune i Vest-Agder. Budene er på litt under 60 til litt over 70 millioner kroner.

TILBUD

To tilbud er levert på jobben med lokale støytak på ny rv. 7 Ramsrud-Kjeldsbergsvingene på Ringerike. De er på 7 og 7,3 millioner kroner.



Jeg er imponert over innsatsen til mine kolleger – mange med lang arbeidsvei reiser kollektivt hele året
Seksjonsleder
Elin Ødegård

Kollektivdobling

De åtte fylkene i ØstlandsSamarbeidets innspill til NTP 2014-2023 foreslår en dobling av kollektivtrafikken neste tiår. Dobbeltspor i jernbanetriangelet Oslo-Halden-Skien-Lillehammer har høyeste prioritet.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Sentrale Østlandet får en ventet folkevekst på en halv million fram mot 2030. Derfor er omfattende kollektivutbygging nødvendig for å avlaste hovedstadsområdet. Videre ønsker de åtte fylkene i ØstlandsSamarbeidet en kraftig utbygging av de fem nasjonale transportkorridorene som går gjennom Østlandet, E6, E18, E134, E16 og rv. 7/52. Gode transportårer utenom Oslo, økte rammer for å styrke trafikkikkerheten og bedre tilrettelegging for godstransport er også viktige satsingsområder i Østlandspakken.

SYSTEMENDRING

- Staten bør ta et større ansvar for finansiering av stamvegutbyggingen. Til det er helhetlig og effektiv prosjektgjennomføring helt avgjørende, mener de åtte fylkeskommunene Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold og Telemark. Rammen i NTP 2014-2023 må derfor økes samtidig med at forfallet på dagens vegnett må stoppes og på sikt reduseres kraftig. Østlandsfylkene ønsker en systemendring i planlegging og vegbygging på særlig tre områder:

- Plansystemet må forenkles og reformeres ved å kjøre flere av trinnene i prosessen parallelt. Slik bør man kunne korte ned plan- og gjennomføringstiden med minst to-tre år.
- Prosjektfinansiering bør brukes for å skjerme usikkerhet ved årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Det er behov for å konsentrere anleggsperiode og forutsigbare budsjetter for effektiv gjennomføring.
- Ny selskapsorganisering vil legge grunnlag for at prosjekter kan vedtas som helhet med komplett finansiering fra dag 1 og sikre effektiv prosjektgjennomføring til vedtatt frist.

MER GODS FRA VEG

I Østlandspakken foreslås det å overføre mer gods fra veg til båt og bane. Det er ventet at godstrafikken på Østlandet vil øke med minst 50 prosent fram til 2030. Grensekryssende godstransport på veg og bane må behandles langt mer omfattende i NTP 2014-2023, mener Østlandsfylkene. Elektrifiseringen av jernbane på Østlandet må også fullføres på Røros- og Solørbanen.

- Alnabru og Oslo havn er Norges viktigste omlastingssteder. Disse områdene må styrkes og utvides. Alnabru kan eventuelt suppleres med to-tre avlastningsterminaler et stykke utenfor Oslo, heter det i ØstlandsSamarbeidets innspill. ■

FAKTA

ØstlandsSamarbeidet

Landsdelsorganisasjon og nettverksarbeid mellom de åtte fylkene på Østlandet etablert i 1993. Jobber hovedsakelig med samferdsel og regional utvikling. Har to hovedmål: Felles påvirkning av eksterne beslutningsorganer og utnytte stordriftsfordeler og jobbe mer rasjonelt gjennom felles prosjekt- og utviklingsarbeider. Deltagende fylker: Oppland, Hedmark, Akershus, Oslo, Østfold, Vestfold, Buskerud og Telemark. Organisert i et kontaktutvalg og et eget sekretariat. Hver fylkeskommune er representert med tre medlemmer i utvalget. Det ledes i dag av fylkesordfører Roger Ryberg i Buskerud med fylkesordfører Gunn Marit Helgesen i Telemark som nestleder.

sen til flere mennesker, det må vi ta hensyn til i vår gjennomgang av tilbudene, sier prosjektleder Trond Skorstad.

Kontrakten med firmaet som får tilbudet skal gjelde i to år fra 1. juni 2011.

- Jeg må også få skryte av de ansatte på Tønsberg trafikkstasjon som har lagt dette så godt til rette for oss, sier Skorstad.



SKRYT: Svein Jensen fra Helse Fonna gir masse skryt til Liv Bråmark og resten av Tønsberg trafikkstasjon.





HAR ANLEGG FOR SIKKERHET

Trafikksikkerheten settes i høysetet når et av Norges største veganlegg byggestartes om vel fire måneder. Ikke bare når vegen står ferdig, men også i den 3,5 år lange anleggsfasen.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det er første gang vi har gjennomført en så grundig risikovurdering av et nytt, stort vegprosjekt både i anleggsfasen og driftsfasen, forteller Ann Karin Midtgaard i Statens vegvesen.

Målsettingen med risikovurderingen er at utbyggingen av 24 km ny motorveg på E18 mellom Tønsberg og Sandefjord skal skje uten at noen blir drept eller hardt skadd under den 3,5 år lange anleggsfasen. Anleggsarbeidet vil pågå helt inntil eksisterende veg i en fire meter bred midtdeler.

TETT OPPTIL DAGES VEG

Kjempeprosjektet E18 Gulli-Langåker til 2,5 milliarder kroner er det eneste på den etappevise firefelts utbyggingen av E18 gjennom Vestfold som ikke skjer i helt ny trasé, men ved at dagens E18 fra Gulli nord

for Tønsberg til Langåker sør for Sandefjord utvides med to felt til. Og det skal skje tett inntil en veg med årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) på 25.000 biler på mesteparten av strekningen. Anleggstart blir i august/september i 2011 med åpning ved utgangen av 2014.

IKKE FLERE ULYKKER

– Prosjektet har som mål at ingen trafikanter skal bli drept eller hardt skadd som følge av det gigantiske anleggsarbeidet som starter til høsten, forteller Steinar Aspen som er prosjektleder for anlegget.

I løpet av høsten 2011 vil det være full anleggsdrift langs hele vegstrekningen på nær to og en halv mil. Det vil by på store utfordringer som både byggherren Statens vegvesen og entreprenørene må ta på største alvor. Delmålet er at det ikke skal skje flere trafikkulykker under anleggsperioden enn før anleggstart. Det vil si maks en ulykke pr måned (dagens ulykkestall) og bare med lettere skadde. Det blir fulgt opp fortløpende

under anleggsperioden og ytterligere tiltak vurderes hvis ulykkestallet går opp.

også involvert i risikovurderingene i tillegg til egne fagmiljøer i Statens vegvesen.

Prosjektet har som mål at ingen trafikanter skal bli drept eller hardt skadd som følge av det gigantiske anleggsarbeidet som starter til høsten

Steinar Aspen, prosjektleder

MANGE INVOLVERT

– For å få med alle nødvendige sikringstiltak i kontraktene med entreprenørene, var det nødvendig å gjøre risikovurderingen før vi utarbeidet konkurransegrunnlaget, forteller Steinar Aspen i Statens vegvesen.

En rekke viktige vegbrukere som busselskap, politi, ambulanser, NAF og andre ble

25TS-TILTAK

– Under arbeidet med risikovurderingen identifiserte vi en rekke mulige uønskede hendelser og hvilke faktorer som medvirket til dem. Det ble foreslått 31 tiltak, hvorav 25 ble besluttet å gjennomføre av prosjektet. Det er nå innarbeidet i byggeplanen og konkurransegrunnlaget eller fulgt opp på

FAKTA:
03

firma vil forsterke fv. 213 i Hallingdal mellom Svenkerud og Nesbyen i Nes kommune. Tilbudene ligger på fra 3,8 til 5,8 millioner kroner.

RV 3-UTBEDRING

Statens vegvesen skal utbedre 6,5 km av rv.3 i Østerdalen i Stor-Elvdal kommune i Hedmark. Store deler av riksveg 3 holder for lav standard. Selv om trafikken er relativt lav så er andelen lastebiler betydelig. Fristen for tilbud på vegutbedringen er 20. mai



TUNNEL



- Vi trenger et senter for tunnel

- Som et av verdens største tunnelland trenger vi et senter for tunnel i Norge for å samle all ekspertise og koordinere alle retningslinjer for kvalitetssikring av tunneler.

TEKST KJELL WOLD FOTO GEIR BREKKE

Det mener senioringeniør i Statens vegvesens byggherreseksjon i Bergen og tunnel-eksperter Gunnar Gjæringen. Han viser til Frankrike som har et eget CETU, senter for tunnelstudier, som omfatter både kvalitet, sikkerhet, levetid og spesialkompetanse innen alle felt for tunneler. Franske CETU er ansvarlig for alle faktorer som påvirker planlegging og tekniske forhold i en tunnel.

ORGAN FOR GODKJENNING

- Med bakgrunn i kompleksiteten i og rundt alle våre tunneler innen veg, jernbane og vannkraft og i forhold til de alvorlige hendelser vi har hatt i Norge de seneste årene er det behov for et tilsvarende organ som CETU også i Norge, mener Gjæringen. Han mener et organ for tunnelsikkerhet i Norge bør godkjenne og sikre at tunneler blir bygd etter gjeldende retningslinjer med fokus på følgende hovedelementer:

- Konstruksjonsmetode og kontrakter
- Geologi og geotekniske spørsmål
- Holdbarhet av materialer, struktur i tunneler
- Ventilasjon og nærmiljø
- Sikkerhet
- Drift og vedlikehold
- Elektro, styring og overvåking

FORSKNING

- Vårt senter for tunnel bør også ta seg av forskning og utvikling, retningslinjer, spesialkompetanse, bygging og rehabilitering, sier Gunnar Gjæringen. Og han mener et slik organ bør opprettes så snart som mulig. For å få til det kreves det en reorganisering og samling av dagens store, men spredte tunnelmiljø, mener han.

- En koordinering av disse oppgavene mellom de store aktørene innen bygging og driftning av tunneler i Norge vil ved større fokus på dette viktige området skape et naturlig behov for et tunnelsenter etter fransk modell også her hjemme, sier Gjæringen. ■

- Vårt senter bør også ta seg av forskning og utvikling
Gunnar Gjæringen

annen måte, forteller Midtgaard og Aspen. Blant de viktigste ts-tiltakene på E18 i anleggsfasen er:

- Sammenhengende rekkverk mellom eksisterende veg og anleggsstrekningen på hele strekningen, enten som permanent midtrekkverk som bygges aller først eller som midlertidig rekkverk.
- Ingen avkjørsler til anlegget fra eksisterende E18. Kun eksisterende kryss skal brukes med avkjørsler fra sideveger.
- Farten reduseres fra dagens 80-90km/t til 70km/t på hele strekningen under hele anleggsperioden
- To store friteksttavler i hver ende av anlegget skal gi kontinuerlig informasjon om trafikkomlegginger, forsinkelser, midlertidige fartsgrenser og lignende
- Tydelig fysisk markering av kjøremønsteret, fysiske sperringer og markører
- Opprettholde normalt belyningsnivå
- Avtale rutiner for godkjenning av arbeidsvarslingsplaner og kontroller med skilt

myndighet

- TS-revisjon av faseplaner for midlertidige kryssløsninger vil bli vurdert.
- Minst mulig distraksjon fra anlegget til trafikanter på eksisterende veg
- God informasjon i media i forkant av anleggstart og under hele anleggsperioden.

MANGE KRYSS

Byggingen av ny fire felts E18 Tønsberg-Sandefjord skjer på en vegstrekning med hele sju store kryss og mer enn 20 bruer. I tillegg til riving av en god del bruer, skal det bygges en rekke ny kulverter/underganger og av- og påkjøringsramper sommeren 2013, ett drøyt år før hele fire felts motorvegen kan tas i bruk blir dagens E18-trafikk flyttet over på de nye to feltene som skal bygges, mens dagens veg blir oppgradert.

- Jeg tror risikovurderingen har vært viktig både som bevisstgjøring og motivasjon for gjennomføringen av prosjektet, sier prosjektleder Steinar Aspen. ■



OVERTAR SVELVIKFERGEN

Fra 2013 blir det ny operatør på Norges korteste bilfergestrekning Svelvik-Verket. Da vil Fjord 1 Fylkesbaatane overta driften av fylkesvegfergen over sundet mellom Vestfold og Buskerud ute i Drammensfjorden. Avtalen varer fram til 2020. (Foto: Kjell Wold)

STAMNETTUTGREIINGA:

Noreg blir mindre

Den nye stamnettutgreiinga kan gjere Noreg enda mindre. Reisetida mellom store byar og regionhovudstader i Noreg kan samla kuttast med over 15 timar basert på tiltak som låg inne i førre stamnettutgreiing.

TEKST KJELL WOLD ILLUSTRASJON AAS-JAKOBSEN



Det viser berekningar av reisetidsgevinstar for dei tiltak som er føreslått på delar av det 10.000 kilometer lange stamvegnettet fram mot 2040. Reisetida på fleire av hovudrutene mellom Oslo og Vestlandet og Oslo-Trondheim kan redusertast med ein time eller meir. Det same gjeld ruter som Oslo-Ålesund, Oslo-Kristiansand-Stavanger og Oslo-Haugesund. Reisetida

Trondheim-Bodø-Tromsø kan og kuttast med halvannen time eller meir. Reisetida langs kyststamvegen E39 Trondheim-Ålesund-Bergen-Stavanger-Kristiansand kan redusertast med over tre timar dersom dei åtte ferjerutene vert erstatta med bru eller tunnel.

LÅGE TRAFIKKTAL

Det 10 389 kilometer lange riksvegnettet i Noreg består av åtte transportkorridorar, 18 hovudveggruter og 18 ferjesamband. Dette riksvegnettet utgjer 19 prosent av det samla riks- og fylkesvegnettet i Noreg, men

utgjer samstundes heile 53 prosent av det samla trafikkarbeidet. Likevel har heile 69 prosent av dette riksvegnettet ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på under 4000 bilar. Berre 11 prosent av vegnettet har årsdøgntrafikk over 12.000 bilar. Likevel er ein mykje stor del av det lågare trafikerte riksvegnettet særdeles viktig for næringslivet og spreidd busetnad i Noreg.

VIKTIG FOR MANGE

Difor er betre framkome og reduserte avstandskostnader for å styrke næringslivet si konkurransekraft og bidra til å opprett-

halde dagens busetjingsmønster eit av dei viktigaste langsiktige måla i utviklinga av riksvegnettet. I tillegg til trafikktryggleik, miljø og universell utforming er framkome og regional utvikling eit viktig satsingsområde i styresmaktene sin transportpolitikk. Når 24 prosent av dagens riksvegnett (om lag 2500 km) har lågare fartsgrense enn 80 km/t og berre 11 prosent av stamvegnettet fartsgrense over 80 km/t (90 eller 100 km/t på ca. 1150 km) er potensialet for kortare reisetid mellom byar og regionar i Noreg veldig stort når ein tar med nedlegging av ferjeruter i tillegg. ■

TRAFIKK:

TEKST OG FOTO SVANHILD RINGHEIM

Klar tale og sterke meiningar

Denne vinteren har bydd på mykje problem med fastkøyrd vogn tog på strekninga E16 Voss – Stalheim. Det verste døgeret stod 18 vogn tog fast, og bergingsbilane gjekk i skytteltrafikk. Kva kan gjerast for å unngå ein slik situasjon neste vinter? Vegseksjon Voss og Hardanger har snakka med dei som veit best kvar skoen trykkjer.

Storbilsjåførar vart hanka inn på YX i Skulestadmo tre dagar i april. Her vart dei bedne om å fylla ut spørjeskjema der dei kunne koma med forslag til tiltak for å gjera strekninga betre, mens ein ventar på ny veg.

Like viktig var praten mellom dei utsendte frå Vegvesenet og sjåførane - det mangla ikkje på engasjement og sterke meiningar!

– Me følte det ville vera riktig å snakka med brukarane ansikt til ansikt i denne saka. Det er inga tvil om at sjåførane set pris på å verta høyrt, og dei er både ærlege og klare i sin tale. No gjenstår å sjå kor mange av innspela som kan vera aktuelle å bringa vidare, seier seksjonsleiar Lars Øyre.

DIALOG: Vogntogsjåfør Thorleif Erlandsen i dialog med Lars Øyre og Einar Selland frå Vegvesenet.

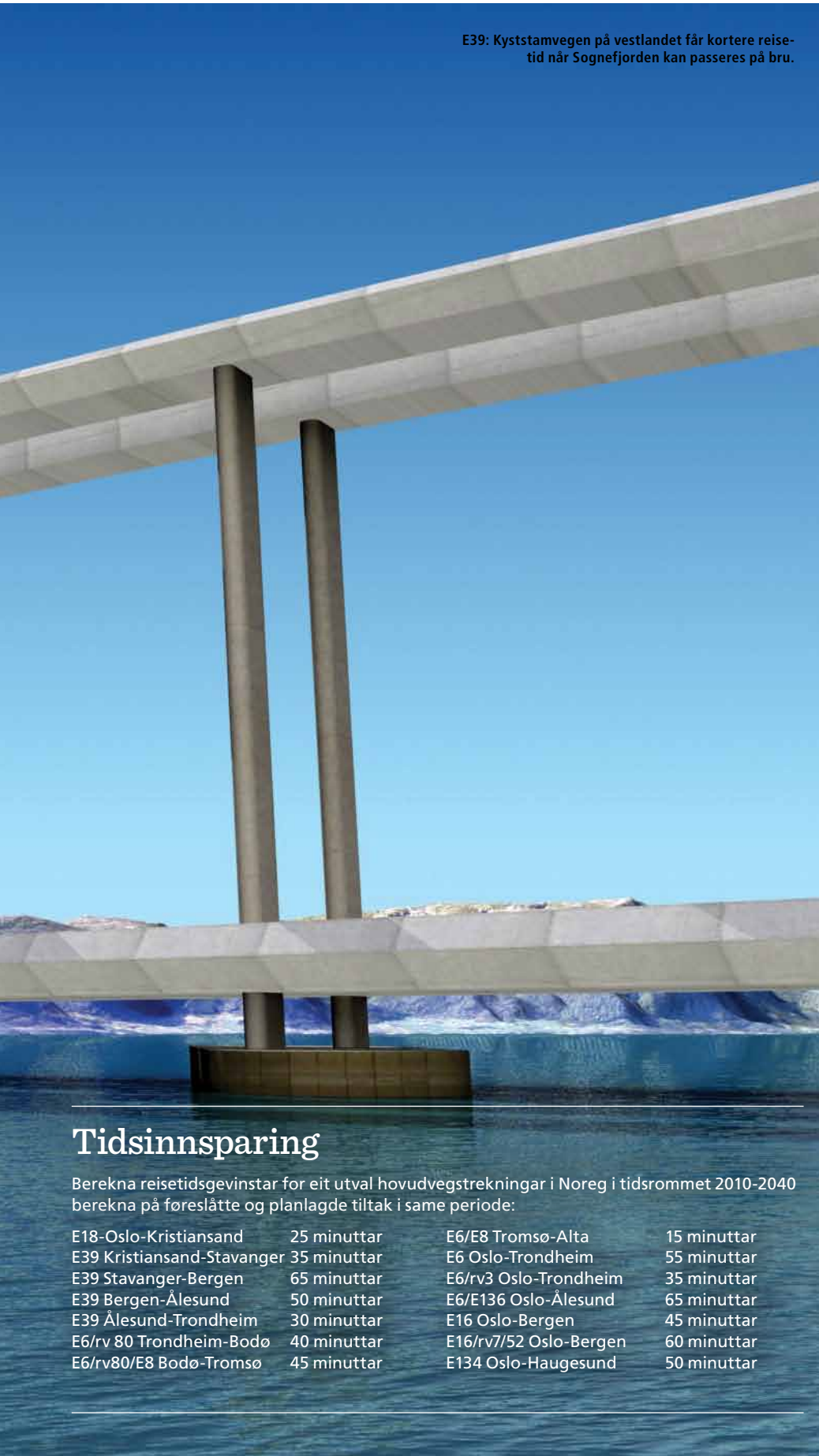


FAKTA:
02

tilbud kom inn på 2,5 km breddeutvidelse, midtfelt og trafikksikring av rv 35 i Knivedalen i Øvre Eiker. Budene er på 13 og 14 millioner kroner.

FAKTA:
05

tilbud kom inn på bygging av Tverlandsbrua på rv. 80 i Nordland. Budene varierer fra 263 til 341 millioner kroner. Reinertsen var lavest.



E39: Kyststamvegen på vestlandet får kortere reisetid når Sognefjorden kan passeres på bru.

Tidsinnsparing

Berekna reisetidsgevinstar for eit utval hovudvegstrekingar i Noreg i tidsrommet 2010-2040 berekna på føreslåtte og planlagde tiltak i same periode:

E18-Oslo-Kristiansand	25 minuttar	E6/E8 Tromsø-Alta	15 minuttar
E39 Kristiansand-Stavanger	35 minuttar	E6 Oslo-Trondheim	55 minuttar
E39 Stavanger-Bergen	65 minuttar	E6/rv3 Oslo-Trondheim	35 minuttar
E39 Bergen-Ålesund	50 minuttar	E6/E136 Oslo-Ålesund	65 minuttar
E39 Ålesund-Trondheim	30 minuttar	E16 Oslo-Bergen	45 minuttar
E6/rv 80 Trondheim-Bodø	40 minuttar	E16/rv7/52 Oslo-Bergen	60 minuttar
E6/rv80/E8 Bodø-Tromsø	45 minuttar	E134 Oslo-Haugesund	50 minuttar

TRAFIKKSIKKERHET



86 prosent færre drepte og hardt skadde etter midtrekkverk

Etter ti år med midtrekkverk på en 15 kilometer lang E18 strekning med midtrekkverk mellom Tønsberg og Sandefjord er det registrert 86 prosent færre drepte og hardt skadde enn i perioden før.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det viser en fersk undersøkelse Statens vegvesen i Vestfold har laget. Vegen har en årsgjennsnitt (ÅDT) på hele 25 000 biler og har siden 2000 vært etappevis utbygd med betong midtrekkverk for å skille sørgående og nordgående trafikk. 11 av 13 drepte på vegen det siste tiåret før vegen fikk midtrekkverk omkom i møteulykker, viser undersøkelsen.

Det skjer fortsatt en god del ulykker på den sterkt trafikkerte strekningen etter at midtrekkverket kom opp, men både skadegrad og omfang er betydelig lavere enn før

15 KM MIDTREKKVERK

Med fysisk adskilte kjørebane er det naturlig at påkjøring bakfra ulykker forekommer hyppigst. I løpet av årene midtrekkverket ble satt opp (2000-2007) og fram til 2010 har det vært 68 ulykker på vegstrekningen. Bare en person er blitt drept, mens kun to er hardt skadd. Tilsvarende tall for perioden før midtrekkverk er 11 drepte og 9 hardt skadde i 73 registrerte ulykker. Mens ÅDT i dag ligger på i overkant av 25 000 biler var trafikken betydelig lavere i tiåret før midtrekkverkene kom opp. Ulykkesutviklingen blir dermed enda mer positiv fordi det er målt en trafikkøkning på enkelte av streknin-

gene i denne perioden på mellom 33 og 44 prosent.

LIKT MED FIRE FELT

En ulykkesreduksjon på 86 prosent med midtrekkverk på tofeltsstrekningen mellom Tønsberg og Sandefjord sammenfaller ganske godt også med ulykkesutviklingen på E18 i Nordre Vestfold før og etter motorveg i 2002. På E18 nord i fylket viser

«Med fysisk adskilte kjørebane er det naturlig at påkjøring bakfra ulykker forekommer hyppigst»

ulykkestallene de åtte årene etter fire felts vegen ble åpnet sammenlignet med de åtte årene før nesten det samme: 29 prosent færre ulykker, 30 prosent færre lettere skadde og 86 prosent færre hardt skadde og drepte. ■

PERSONAL:

TEKST KJELL WOLD FOTO HENRIETTE E BUSTERUD

Nye regionvegsjefer

Statens vegvesen fikk to nye regionvegsjefer i april 2011, Helge Eidsnes i region vest og Kjell Inge Davik i Region sør.

Eidsnes (48) kommer fra stillingen som brannsjef i Bergen der han har jobbet siden 1991, de siste 18 som brannsjef. Han er utdannet som siv. ing fra NTH og foretaksøkonom fra NHHK og gikk Forsvarets høgskole i 2009. Han tiltrer sin nye sjefsjobb i Statens vegvesen i løpet av sommeren.

Kjell Inge Davik blir ny regionvegsjef i sør. 44-åringen er bosatt i Porsgrunn og kommer nå fra byggherreseksjonen i Statens vegvesen Vegdirektoratet. Han startet sin



KJELL INGE DAVIK



HELGE EIDSNES

vegvesenkarriere som stikningsingeniør i Møre og Romsdal i 1987, tok ferdig utdanning som sivilingeniør i England i 1993. Fra jobben som produksjonssjef i Vest-Agder i 2001 fulgte han med over i Mesta i 2002 før han var tilbake i Statens vegvesen i fjor. Davik tiltrer sjefsjobben i Arendal i løpet av mai.

► **KRONIKK:**

Designkonkurranser – når og hvorfor?

Bør Statens vegvesen arrangere designkonkurranser i sine samferdselsprosjekter?

IAftenposten Aften, den 23. mars, etterlyste Norske Arkitekters Landsforbund (NAL), Norsk Form og Rådet for byarkitektur en designkonkurranse for Nordenga bro i Bjørvika i artikkelen «Laget signalbro uten konkurranse». Argumentasjonen for kravet om konkurranse var broens størrelse og eksponering og for å synliggjøre dens tekniske og arkitektoniske potensiale. Artikkelen åpner opp for en debatt om hvilke retningslinjer som skal gjelde for å avholde designkonkurranser i planlegging av samferdselsprosjekter generelt og broprosjekter spesielt.

ARKITEKTURSTRATEGI. I dag finnes det ikke klare retningslinjer for dette i Statens vegvesen, men etaten er nå i gang med arbeidet med å følge opp regjeringens arkitekturmelding – arkitektur.nå. I samferdselsdepartementets tildelingsbrev til Vegdirektoratet (05.01.2011) står det: «I tråd med oppfølginga av regjeringens handlingsplan om norsk arkitekturpolitikk «Arkitektur.nå», ber Samferdselsdepartementet Statens vegvesen videreføre arbeidet med å utvikle interne retningslinjer for arkitektonisk kvalitet. I dette inngår m.a. omsynet til å vurdere behov for landskapsarkitekt/arkitektfagleg kompetanse i prosjekt, innkjøp av tenester og retningslinjer for når det bør arrangerast arkitektkonkurranser».

Arbeidet med å utvikle kriterier for når det skal arrangeres arkitekt – eller designkonkurranser er en del av dette strategiarbeidet. Innspill er gitt fra ytre etat samt universiteter og faginstitusjoner, her i blant NAL og NLA. Og innspillene er entydige: verdikriteriene bør primært dreie seg om forhold som prosjektenes symbolverdi, eksponering og kompleksitet. For brodesign spesielt bør kriteriene dessuten følge opp den lange tra-



disjonen Statens vegvesen har med å bygge broer med høy arkitektonisk kvalitet – både med og uten designkonkurranser.

LANG BROTRADISJON. Før prefabrikasjonens inntog ca 1970 bygget vegetaten broer ut fra erkjennelsen om at brodesign innebar forholdet mellom statikk, logikk og estetikk. Det å utfordre de teknologiske grensene gjaldt like mye å utfordre de arkitektoniske. På 1980-tallet ble de tradisjonelle brodesignvisjonene reintrodusert, eksemplifisert med Gjemnessundbroa og Skarnsundbroa. Disse, og flere broer fra begynnelsen av 1990-tallet, er utmerkede eksempler på et nettopp logikk, statikk og estetikk sammen var premissgiver for både formmessig uttrykk og konstruksjonsmessig løsning. En designkonkurranse bør vurdere alle disse forholdene inklusiv bæresystemer og montasje. Jo mer krevende en bro er med hensyn til statikk og konstruksjon, jo større er behovet for en designkonkurranse.

DAGENS TRENDER. Verdens mest kjente brodesigner i dag er Santiago Calatrava. Han er utdannet skulptør, konstruksjonsingeniør og arkitekt. Alle hans broer (og bygninger) utfordrer grensene for statikk og estetikk i ett byggverk. For ham blir det meningsløst å legge statikk eller estetikk eller logikk som grunn for brodesign alene. Det er summen av disse forutsetningene som gir det formmessige uttrykket. Arkitektur er her en av flere premisser for utforming av samferdselsbyggverk.

BURDE NORDENGA BRO VÆRT GJENSTAND FOR DESIGNKONKURRANSE? Nordenga bro er ikke landets viktigste. Men den er uten sammenlikning landets mest eksponerte bro for biltrafikk. Den er eksponert fordi den har en beliggenhet i et viktig og åpent byrom med stor togtrafikk og i tilknytning til Oslo S med flere besøkende til enhver tid enn noe annet sted i landet. Dette gjør broen til et viktig stykke monumentalt signalarkitektur.



Einar Lillebye, sjefarkitekt ved TMT i Vegdirektoratet, professor dr ing. Lillebye har vært sekretær og jurymedlem for en rekke brodesignkonkurranser. Den siste konkurransen han var involvert i var Elvebakken bro i Alta, da som juryleder.

Broen fordrer kreative løsninger både teknisk og arkitektonisk ut fra symbolverdi, eksponering og kompleksitet. Derfor kunne Nordenga bro vært en selvsagt kandidat for en idé – og designkonkurranse. Men uten definerte og vedtatte retningslinjer for når slike idé- og designkonkurranser skal avholdes står det byggherren fritt på et faglig grunnlag å vurdere egnet planprosess. Videre er det opp til den lokale planmyndigheten å evaluere om valgte planprosess ivaretar kravet i Plan – og bygningslovens § 29.1 om at: «Ethvert tiltak etter kapittel 20 skal prosjekteres og utføres slik at det får en god arkitektonisk utforming i samsvar med sin funksjon etter reglene gitt i eller i medhold av denne lov.»

I ettertid kan man hevde at med utgangspunkt i en foreslått arkitekturstrategi kunne planleggingsprosessen vært annerledes. En arkitekturstrategi ville også tatt opp til debatt argumentasjonen om at Nordenga bro ikke inviterer til kreative løsninger og presisert at arkitektonisk kvalitet også bør være premissgiver for fysisk form i prosjektets konseptuelle fase på lik linje med funksjonelle og tekniske forutsetninger.

NASJONALE TURISTVEGER. I utviklingen av interne retningslinjer for arkitektonisk kvalitet kommer man vanskelig utenom mandatet og erfaringene fra prosessene i Nasjonale turistveger. Ingen etat i Norge har som Statens vegvesen høstet større internasjonal anerkjennelse når det gjelder å fremme innovativ norsk arkitektur. Vår visjon om å bruke unge og fremgangsrike arkitekter til utfordrende designoppgaver høster stor internasjonal respekt – høyst fortjent. Utfordringen blir da å bruke ambisjonene i Nasjonale turistveger til også å omfatte hverdagsarkitekturen vi daglig befatter oss med. ■

LESERBREV

Send inn ditt innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

REFUSJON AV GEBYR VED KJØP AV BILLIGE FLYBILLETTER

NTL Veg har i hovedavtalemøte tatt opp dagens praksis med utsettelsesgebyr for kjøp av billige flybilletter ved tjenestereiser.

Ved kjøp av billige flybilletter til tjenestereise, er avtalen med Statens vegvesen sin leverandør av kredittkorttjenester, DnB Kort, at dette selskapet forskutterer kjøpesummen og ikke belaster denne kredittkortet før den dagen reisen foretas. For denne tjenesten tar DnB Kort et gebyr på 70 kroner, eller 120 kroner om du bestiller veldig lenge før reisen foretas.

At kredittkortleverandøren tar seg betalt for å forskuttere billettprisen er sikkert rimelig, men for oss som ansatte i Statens vegvesen dukker det opp noen praktiske problemer i kjølvannet. DnB Kort sender ikke ut eget kredittkortbilag for gebyret og vil heller ikke gjøre det, har NTL Veg fått opplyst hos landsdekkende lønn. Vi som arbeidstakere blir derfor bedt om å dokumentere utlegget ved å legge ved utskriften av kredittkortforbruket for gjeldende periode. Flere spørsmål reiser seg i kjølvannet

av dette: Har arbeidsgiver rett til å se alle de transaksjoner som er foretatt med vårt DnB Visa-kort? Et kort vi også står personlig ansvarlig for? Er alle som kjøper billige flybilletter klar over at det påløper et gebyr på 70 kroner eller 120 kroner, som man ikke får bilag på? NTL tror mange ikke er klar over gebyret, som det frem til 3. februar ikke fantes noe informasjon om på reisewebben. Hvor mange er ennå uvitende om denne belastningen og hvor mye penger har Statens vegvesen spart på dette? Er dette en ryddig

For NTL veg Helge Rong, sekretær

måte å organisere et system der ansatte i en offentlig etat forskutterer reiseutgifter for sin arbeidsgiver, en stor statlig etat? Etter NTL Veg sitt skjønn er dette i beste fall en rotete ordning, som ikke er akseptabel for oss som arbeidstakere. NTL vil derfor be Statens vegvesen finne frem til en ordning som gjør det mulig for de ansatte å administrere dette gebyret på en ordentlig måte. Vi vil også be arbeidsgiver om å foreta etterkontroll for å se om det er ansatte som har forskuttet slikt gebyr og ikke fått dette refundert.



STENGING AV VEGEN OVER VIKAFJETTET :
871 timer var rv. 13 over Vikafjellet stengt i vinter, melder bladet Firda. I tillegg var vegen mellom Vik i Sogn og Voss i Hordaland kolonnekjørt i 200 timer.

PLANLEGGING AV NY VARODDBRU:
05 konsulentfirmaer vil planlegge ny Varoddbru på E18 i Kristiansand. Jobben starter om en måned og ny bru skal åpnes senest i 2017.

▣ **VEGDIREKTØREN HAR ORDET:**

Vi har vært ute en vinternatt før



Vegdirektør: Terje Moe Gustavsen

En lang og hard vinter er i store deler av landet lagt bak oss.

Selv om vi som bor sør i landet kan glede oss over utsprunget bjørk og høye temperaturer er det litt annerledes i nord. Når vi hører om framkommelighetsproblemer i Finnmark fordi isblokker har falt ned i veien, går det i sør mot at telehivene retter seg ut og både vegger og omgivelser tørker opp.

at manglende vedlikehold gjennom mange år har satt sine spor. Sammen med at det ikke har vært aksellastrestriksjoner siden 90-tallet, har vi fått et vegnett som «skriker» etter vedlikehold.

2011 er det første året på svært lenge der beregningene viser at vedlikeholdsforfallet på riksvegene ikke vil øke. Det betyr at tilstanden er den samme ved utgangen som ved inngangen til året. Ikke bedre, men heller ikke verre. Det er et viktig førstestritt for at vi kan komme inn i neste fase; Å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

Det pågår nå et omfattende arbeid for å kartlegge behovene for vedlikehold og opprustinger av bruer og tunneler, både på riks- og fylkesvegnettet. Det vil være et sentralt grunnlag for våre forslag i Nasjonal Transportplan 2014–2023. Det er åpenbart at vedlikeholdet må få en helt sentral plass i planen, slik at forfallet kan tas igjen i planperioden.

Mediene og folk flest er selvsagt svært opptatt av både telehiv på nye vegger og

vegnettets standard. På en måte er det positivt, fordi det viser hvor viktig vegene er i vårt land.

Noen ganger kunne vi ønske at presjonsnivået var litt høyere og uttrykksformene litt annerledes. Selv om telehiv ikke skal forekomme på nye vegger, blir det litt drøyt når avisene skriver at en ny veg på 13 kilometer til 1,3 milliarder kroner er ødelagt av telehiv og sannheten er at teleskadene er konsentrert til et område på mellom 100 og 200 meter av vegen. Eller når våre ansatte i klare ordelag blir «idiotforklart» fordi man «ikke kan bygge veg».

Det gir noen ganger tøffe belastninger for mange ansatte. Det er en viktig oppgave for oss som ledere å se det og gi god backing. Men målet må jo selvsagt være å ta bort grunnlaget for kritikken, å sørge for at det både bygges og vedlikeholdes godt nok. Til det trengs gode analyser, planer og i siste omgang en klar prioritet i budsjettene. Det skal vi klare, men det tar nok litt tid. Og enn så lenge får vi finne trøst i at «vi har vært ute en vinternatt før». ■

Vinteren har satt sine spor. Både på veganlegg og i mange vegvesenansattes tanker og sinn.

Men vinteren har satt sine spor. Både på veganlegg og i mange vegvesenansattes tanker og sinn. Fokuset på dårlige vegger og teleskader har vært stort. Og det er forståelig. Det skal selvsagt ikke være slik at det oppstår klare teleskader på nye vegger, verken i tunneler eller andre steder.

Det reiser mange spørsmål. Gir dagens vegnormaler tilstrekkelig frostsikring? Er vegene bygget som forutsatt? Var sist vinter ekstrem? Vi må finne svar på disse spørsmålene. Først og fremst for å hindre at dette gjentar seg. Men også for å kunne gi gode analyser og forklaringer på det som har skjedd.

Det er store skader på mange vegger og veganlegg. Det blir stadig mer åpenbart

Det gir noen ganger tøffe belastninger for mange ansatte. Det er en viktig oppgave for oss som ledere å se det og gi god backing

▣ **ANSATTE SVARER:**

Hva vil du si i velkomsthilsen til din nye regionvegsjef?

LIV ANNY STORDRANGE,

konsulent trafikant, Flekkefjord:
 – Bygg møtefrie vegger og avlys trafikkulykkene i Region sør! Da vil alle de andre regionene komme etter. Lykke til!



STIAN LANGELAND

kjøretøy, Skien:
 – Ønsker deg velkommen i håp om et godt samarbeid. Håper du vil utnytte den seniorkompetansen som fortsatt er i etaten. Håper at tungbilkontrollene i regionen kan samordnes til beste for trafikantene og bransjen. Trafikksikkerheten må også prioriteres.



BENTE BERGSTØ

Byggeleder Hardanger
 Eg vil ønske Helge Eidsnes velkommen som ny regionvegsjef. Vi har sett mykje om han i media i samband med brann og brannforebyggjande arbeid i Bergen og veit at han har vore i denne stilling i mange år. Vi ser fram til å bli kjent med deg og du er velkommen til oss på Hardangerbruprojektet.



SYNNØVE LIEN

kommunikasjon Hordaland:
 – Det vert ei utfordring å fylle skoene til Olav Ellevset, på fleire måtar. Men når vi no skulle få ein ny sjef, synst eg det er bra at det er ein som kjem «utanfrå», og at nettopp ein med slik kompetanse vart vald. Han har garantert mykje å tilføre etaten, og har med seg omverda sitt syn på oss. Det er noko vi treng for å gjere ein betre jobb i høve publikum og samarbeidspartar. Hjarteleg velkommen med på laget!



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

KLOKE ORD FRA SAMFERDSELSMINISTEREN

Fylkesordførere sier ja til å overføre vegadministrasjonen til fylkeskommunen, men den kloke Magnhild Meltveit Kleppa sier nei. Det er som tidligere fylkespolitikker vanskelig å forstå at det finnes krefter blant fylkesordførere som tror at fylkeskommunen er kompetent til å overta Vegvesenets arbeidsområde. Og samferdselsministeren gir vel grei og klar bedskjed om tingenes tilstand når hun til Vegen og vi sier; "No må alle parter konsentrere seg om å bygge veg,

Arne Jakobsen, mangeårig samferdselspolitiker i Hordaland

det blir for meg heilt feil å bruke tid og ressursar på omorganisering". Samarbeidet på de to nivåene, vegvesenet og fylkeskommunen, må være godt. Fra min tid som fylkespolitiker var det alltid en representant tilstede på fylkestingene og i komiteene. Legendariske Josef Martinsen og senere Ole Torpp var der og vi som folkevalgte kunne drøfte tingene der og da. Selvsagt skal vi søke etter forbedringspunkter mellom Vegvesenet og

fylkeskommunen, men de folkevalgte må være forsiktige å gå inn i Vegvesenets rolle. Det kan lett bli rot av slikt. De folkevalgte skal følge opp og gjennomføre de nødvendige politiske vedtak. Fra mitt hjemfylke, hvor Frp sitter med hånden på rattet i samferdselssektoren, har det ikke vært noe konstruktivt og fremtidsrettet samarbeid. Det lider vi alle av, men heldigvis kan folk som ikke gjør den jobben de er satt til å gjøre skiftes ut ved valg.



Fjellets kjemper

Før Sognefjellsvegen kunne åpnes i slutten av april måtte brøyte-
mannskapene flytte 200 000 tonn snø. Det var et spektakulært skue
da fjellets kjemper tok fatt fra øst og vest for å åpne den
naturskjønne fjellovergangen.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«
A

pningen av Sognefjellsvegen har vært et av årets store høydepunkter, konstaterte maskinfører Geir Skjåk. Nesten hver vår siden tidlig på 80-tallet har han vært med når mannskaper fra

Statens vegvesen, idag i Mesta, har frest opp den tre mil lange fjellovergangen i Oppland og Sogn og Fjordane.

I år var det praktfullt vær da han sammen med kolleger tok fatt på jobben. Litt mindre snø enn normalt gjorde at arbeidet gikk raskere enn vanlig. Ved å navigere etter brøytepinnene, noen steder hjulpet av nøyaktig GPS-utstyr, fjernet de tung og hard snø i opptil fire meters høyde.

STOR INNSATS. I år var to solide fresemaskiner satt på fra hver side. Det har vært år med betydelig mer snø og tilsvarende innsats av mannskap og maskiner.

- Vi har hatt tre-fire maskiner i sving fra hver side

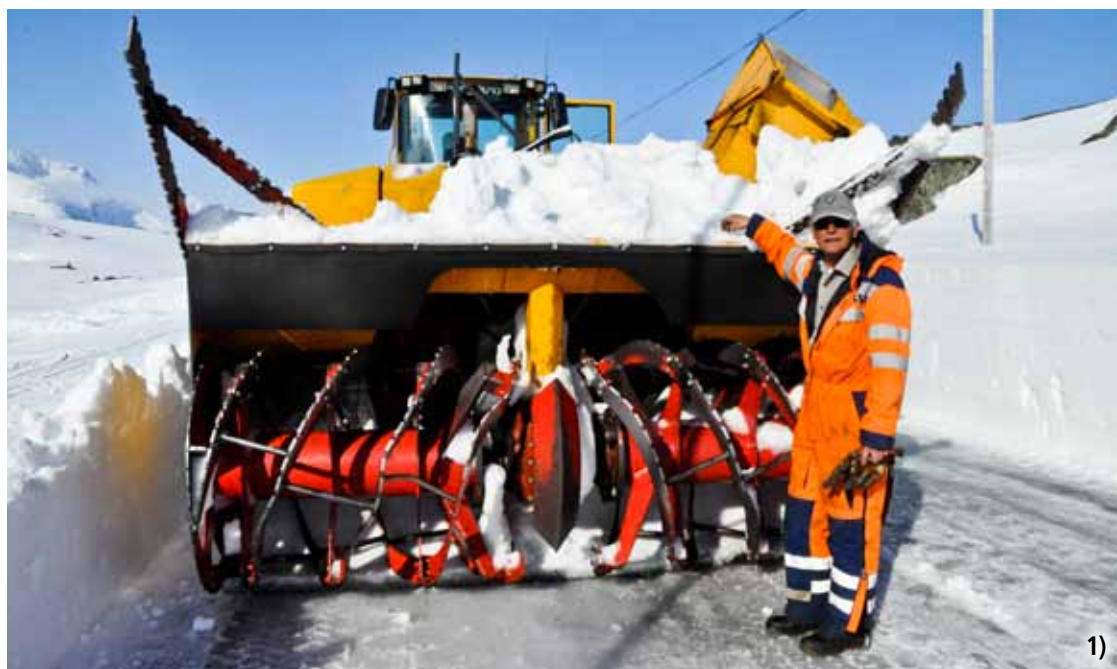
og jobbet flere skift. Ikke alle år har det vært så flott som i år men ofte har vi vært heldige med været, sier Geir Skjåk.

Maskinene ble utviklet for mange år siden og holdes gående av erfarne folk. Tre er store hjullastere med «freseuniten» foran. En egen 400-hesters V8-motor sørger for å sende innpå ett tonn snø himmelhøyt hvert sekund. Fra vest kom også i år en 18 tonn tung rusk av en beltrefreser, 33 år gamle og bygd på bulldoserunderstell. Maskinreparatør Torstein Svedal var med på å bygge maskinen og har i alle år vært med på brøytelaget vestfra.

TURISTVEG. Sognefjellet har vært ferdselsåre i all tid, men dagens veg ble bygget i 1938. Fra starten ble den åpnet i juni og gravd frem med håndmakt. Fra 1995 har den vært åpnet før 1. mai, etter ønske fra turistnæringen. I juli og august vil omkring 1200 biler passere hver dag.

Også i sommermånedene kan det komme snø og brøytebilene står klar. Når det igjen må fresing til blir vegen stengt for vinteren. ■

- 1) FRESEMASKINEN: Geir Skjåks arbeidsmaskin flytter 2 500 tonn snø i løpet av en arbeidstime.
- 2) PÅ GAMLEMÅTEN: Vegen er ryddet med maskinkraft men Odd Mork må til med snøsuffa på en av rasteplassene på den storslagne turistvegen.
- 3) TILRETTELEGGING: Turistnæringen har ivret for tidlig åpning av Sognefjellsvegen.







Hva er i vegen med vegen?

–Vegene våre er robust bygget. Men denne vinteren har det skjedd noe med vegene våre som ikke er så lett å forklare, sier Geir Refsdal, en av Vegvesenets nestorer innen vegbygging.

ET «VEGVESEN» SOM HAR SKYLDA?: Trafikantene har merket mye telehiv etter denne vinteren. Statens vegvesen trenger mer kunnskap om hva som er årsaken.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN MONTASJE KYRRE WEDVIK

Vi ser skader vi ikke kunne forvente ut ifra hvordan vegene er bygd eller vedlikeholdt. To kalde vintre på rad kan forklare noe, kanskje har det noe med hvordan vegene driftes i hverdagen, kanskje saltingen, kanskje hvordan vi følger normalene for hvordan veger skal bygges. Det er noe vi må finne ut av for å komme videre, sier han.

Som vegteknisk ekspert i Vegdirektoratet og nå i Region øst har Geir Refsdal hatt en sentral hånd i utviklingen av metoder for å bygge og vedlikeholde veger. Han er nå en av flere medlemmer i en ekspertgruppe som studerer teleskader på fire nybygde hovedveger. Ekspertgruppen skal jobbe grundig og inntil den er ferdig vil han være forsiktig med å spå om hva som er skjedd på disse strekningene.

NATURLIG, MEN... Generelt mener han at mye av det trafikantene nå opplever på det eldre vegnettet har sin helt naturlige forklaring. Men han ser også at Statens vegvesen nå har et stort behov for ny kunnskap.

– Det som er påfallende nå er at de eldre hovedvegene, bygget fra 60-tallet og

utover, har klart seg ganske bra gjennom vinteren, sier han.

På 1970-tallet gjennomførte Norge et stort forskningsprosjekt, «Frost i jord»-prosjektet, der Statens vegvesen var den sentrale aktøren.

– Vi bygget opp en kunnskap som var i verdensklasse, og det er denne kunnskapen som er nedfelt i vegnormalene vi siden har bygget etter. Derfor er det ikke lett å forklare det vi har sett i år, bortsett fra at mange av skadene må ha sammenheng med at vann er tilført frostsone i store mengder, sier han.

VANN. Frostskadene i vegene har to ulike former. For trafikantene er effekten den samme men Refsdal skiller mellom telehiv og iskjøving.

– Telehiv skyldes rett og slett at det står vann i vegkroppen eller i undergrunnen og at vannet fryser. Vann utvider seg ti prosent når det fryser til is, og fryser det under en veg, vil vegen løfte seg. Ujevn løfting merker vi som telehiv, forklarer Refsdal.

Iskjøving skjer gjerne når vann kommer inn fra sidene av vegen til frostsone. Den tekniske forklaringen er komplisert, men effekten er at det bygges opp fem til ti centimeter tykke islinser nede i vegkroppen som presser opp vegoverflaten.

Det som er påfallende nå er at de eldre hovedvegene, bygget fra 60-tallet og utover, har klart seg ganske bra gjennom vinteren. Geir Refsdal



Første bud for å unngå frostskafer er å hindre at det står for mye vann i den delen av vegkroppen som kan bli utsatt for frost. Det forutsetter godt håndverk både fra de som bygger vegen og de som har daglig driftsansvar.

FINSTOFF. – Når vi bygger en veg bruker vi grovknust stein nederst i vegkroppen.

Mellom steinene er det så mye åpent rom at det vil ta opp en ti prosents utvidelse uten at det skjer noe telehiv. Men er det kommet finstoff inn i steinlaget slik at hulrommene er fylt, da vil vi kunne få telehiv, sier Refsdal.

Finstoffet kan komme over tid fra nedbrytning av steinmaterialene fra trafikken som går oppå vegen. Det kan også komme under byggingen av vegen, når tunge anleggsmaskiner går oppå bærelaget.

– Det kan hende at fjellforekomsten som brukes er for svak slik at mye finstoff blir produsert under sprengning og masseflytting, sier han.

10-ÅRSVINTER. – Når vi bygger nye hovedveger frostsikrer vi normalt slik at vegen skal tåle en 10-årsvinter. Mange steder betyr dette at vi skulle ha bygget veger med tykkelser på halvannen til to meter eller enda tykkere. Flere steder er det i vinter målt frost dypere enn som så, sier Refsdal.

Han mener det ikke er mulig å bygge seg helt bort fra frostskafer, men mener vi ikke skal akseptere skader som vi har sett etter denne vinteren.

– Å dimensjonere etter den aller strengeste vinteren som kan oppstå ville blitt urimelig dyrt. Selv for jernbaner går det en grense for hvor langt man går, påpeker han.



To kalde vintre på rad, kanskje hvordan vegene driftes i hverdagen, kanskje saltingen... Geir Refsdal

GODT SKJØNN. Vegnormalene våre tar høyde for at det kan bommes litt på dimensjonene, både med hensyn til bæreevnen og med hensyn til frostsikringen, uten at trafikantene skal merke dette, og uten at vegen skal bli vesentlig dyrere å drifte, påpeker han.

Ved bygging av veg har det vært tradisjon blant anleggsledere for å bygge noe bedre enn minstestandard på utsatte punkter, for eksempel i overgangen mellom fast fjell og leirmasser. Overgangen til mer eksakte bygge- og driftskontrakter kan ha endret på dette. I vegholdermiljøet har det lenge vært hevdet at driftskontraktsystemet som kom i 2003 har ført til premiering av de som gjør minst mulig ut over det kontraktfestede. Det er ikke lett å kontrollere om

det er gjort nok for å sikre at grøfter og stikkrenner er åpne slik at vannet renner bort.

ETTERSLEP. – Det kan også hende at det er det vedvarende etterslepet som nå slår ut i full blomst, sier Geir Refsdal.

Uttrykket «etterslep» dreier seg om verdien av vedlikeholdsarbeid det har vært behov for på vegnettet, men som ikke er utført på grunn av for lave budsjetter. Siden tidlig på 90-tallet mener han landet har hatt et vedvarende og konstant etterslep. I Region øst mener han det tilsvarer ett års asfaltbudsjett, det vil si at all asfaltering egentlig skjer et år for sent.

– Vi har hatt en enorm bedring av asfaltens tekniske levetid de senere årene, men dette er fullt og helt tatt ut i form av mindre asfaltering og ikke på å ta inn på etterslepet. Det har vært riktig å redusere, men det er gått for langt, påpeker han.

For sent vedlikehold over mange år kan ha gitt skader nedover i vegkroppen som ikke kan utbedres med asfaltering alene.

– Har vi telehiv i et enkelt punkt kan løsningen være å drenere under dette punktet. Telehiv over en lengre strekning er langt mer komplisert og kan kreve at vegen graves opp og bygges opp igjen på ny, sier Geir Refsdal. ■

– BLIR ALDRI HELT KVITT TELEHIV

– Telehiv vil vi alltid slite med i Norge selv om problemet i vårløsningen bør kunne reduseres kraftig.

TEKST KJELL WOLD

Det sier leder for styringsstaben i Statens vegvesen, Lars Aksnes.

– Men telehiv på nybygde veger bør vi absolutt kunne unngå, mener han. Etter vinterens telehivproblemer på flere nybygde veger har Statens vegvesen etablert en egen ekspertgruppe som skal se på dette problemet og komme opp med tiltak i løpet av dette året. Aksnes kan ikke akseptere at helt nybygde veger sliter med samme telehivproblemer som gammelt og nedslitt vegnett.

SAMMENSATT PROBLEM. – Vi må se om dette eventuelt skyldes feil og mangler på våre retningslinjer for vegbygging, eller om det er spesielle ting ved anleggssituasjonen som har forårsaket dette, sier Aksnes.

Han mener telehiv på vegnett er et evig og sammensatt problem som hovedsakelig kan tilskrives for dårlig vedlikehold over lengre tid.

Telehiv oppstår først og fremst på grunn av for dårlig grøfting og drenering på vegnettet. Kommer det for mye vann og is i vegen vinterstid er telehiv ikke til å unngå. Myndighetene vedtok en generell opphevelse av telerestriksjonene midt på 1990-tallet for å møte krav og ønsker fra næringslivet.

TO HARDE VINTRE. – At telehivproblemer er større enn de burde være skyldes generelt forfallet på vegnettet og at vi ikke har hatt midler nok til å ta igjen etterslepet. Vegene har brutt sammen raskere enn vi har klart å reparere dem. På toppen av dette har vi nå to år på rad hatt ekstra kalde, lange og harde vintre over store deler av Sør-Norge som vi ikke har opplevd på flere tiår. Det har forsterket og synliggjort forfallet på vegnettet og behovet for økte ressurser til vedlikehold, sier Lars Aksnes.

DUELLEN:

Ja eller nei til teleløsningsrestriksjoner

Mange mener vegene er nedkjørte og at årsaken er at de belastes for hardt i teleløsningsperioden. Bør Stortinget gjeninnføre ordningen fra før 1996 med betydelig nedsatt aksellast i perioder med nedsatt bæreevne?



MAGNE BERG

Statens vegvesens driftsleder i Vesterålen



JAN YNGVAR TØMMERHOLT

Forbundsmedlem i Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

HVEM DER?

01 Mener du vi bør gjeninnføre teleløsningsrestriksjonene, dvs. nedsatt aksellast fra 10 til 8 og fra 8 til 6 tonn i teleløsningsperioden?

Ja, opphevelsen var knyttet til et løfte om penger til forsterkning av vegene. I og med at disse pengene ikke er kommet har grunnlaget for opphevelsen falt bort. Det er ikke rart at vi nå ser synlige konsekvenser av dette.

Nei, det kan ikke være riktig at vi som eneste land gjeninnfører en ordning som Stortinget har bestemt seg for å oppheve. Varene må frem. Det er ikke sikkert at det er bedre for vegene at 50 vogntog må frakte det som i dag går på 30 biler.

02 Er det klar sammenheng mellom vegskadene nå i våres og at vegene belastes for hardt?

Ja, det mener jeg. I og med at vi ikke fikk forsterket vegene har vi stedvis fått en nedknusing av vegkroppen der stein er blitt til finstoff. Noen steder er stein presset ned og blandet med finstoffet under. Det har gjort vegene telefarlige.

Det er jeg ikke overbevist om. Skadene skyldes vel at vegene i utgangspunktet er for dårlige. I dag har de fleste bilene våre seks aksler, tåler teknisk sett 56 tonn men er begrenset til 50 og det betyr at de kjører med langt mindre enn de tillatte 10 t. aksellast.

03 Hva er den viktigste konsekvensen av å opprettholde uendret aksellast uavhengig av vegenes faktiske bæreevne?

Effekten av det er at nedknusingen fortsetter og at stadig lengre strekninger av vegnettet får teleskader med permanent redusert bæreevne og ødelagte overflater.

For oss er konsekvensen at vi noen ganger må velge annet enn korteste veg. Allerede i dag velger mange å ikke kjøre korteste veg fordi de er såpass skadd at vi risikerer å ødelegge bilene våre.

04 Hvem tjener på å opprettholde dagens ordning?

Hensikten med opphevelsen var god, nemlig å gi transportbransjen bedre arbeidsbetingelser. Men jeg tror ikke transportbransjen tjener på at vegene blir ødelagt.

Vi mener det er samfunnsmessig riktig å opprettholde dagens ordning. Men ingen tjener på at vegene går i stykker.

05 Dersom det ikke blir teleløsningsrestriksjoner, hva må da til for å hindre at vegene blir ødelagt?

Da må vi forsterke vegene til å tåle denne belastningen. Mange vegstrekninger er såpass ødelagt gjennom årene at de må bygges nye fra bunnen av. Andre kan vi helt sikkert forsterke fortsatt.

Det som åpenbart må til er en solid standardbedring av vegene, ikke minst det som ligger under asfaltoverflatene. Stortinget må følge opp sine forpliktelser.



–Fagopplæring for alle!

– Vi må få på plass en fagopplæring som omfatter alle de som faktisk drifter vegene, sier Erling Reinslett som er studiekoordinator ved Høyskolen i Narvik. Maskinfører Jan Roger Olsen i Vesterålen mener det er nødvendig å stille krav om at alle kan faget.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**S**kal du gjøre en god jobb er du avhengig av kunnskap, ha lyst til å drifte vegene godt og være engasjert, sier maskinfører Jan Roger Olsen.

Han begynte i Statens vegvesen for 30 år siden og har siden hatt hovedvegene i Vesterålen som arbeidsplass. Med lange grusvegstrækninger har han og vegskrapa travle dager sommer som vinter, og han får bruk for erfaring og lokalkunnskap. Nå er han ansatt hos en av driftsentrepreneurene i området.

ERFARINGSOVERFØRING. Den gang Statens vegvesen hadde full styring og fikk gjort jobben delvis med egne arbeidere og maskiner, delvis med innleie av lokale lastebileiere, tok etaten ansvar for erfaringsoverføring. Nå opplever Olsen at noen av kollegene ikke har

Det vi ser på norske vegger i dag er i stor grad resultat av uvitenhet. Det kan nok gjelde på mange områder, både politisk, administrativt og faglig. Erling Reinslett

den faktiske kunnskapen om jobben som han mener de burde ha.

– Vinterstid er det viktig å kunne se an føret og holde igjen litt på virkemidlene. Det er lett

å bomme og lett å overdrive, påpeker han.

Erling Reinslett har brukt en mannsalder på å bygge opp en høyskoleutdanning innen drift og vedlikehold av vegger. Han konstaterer at kunnskapen ikke når ut til de som sitter bak rattet.

– Da må det bli som det blir: Det saltes i hytt og vær og brukes forskrekkelig mye salt helt unødvendig, hevder han.

MASKINFØRER. Erling Reinslett er sønn av ev vegarbeider og arbeidet selv som maskinfører i Statens vegvesen inntil en arbeidsulykke gjorde at han måtte skifte yrke. Han videreutdannet seg til sivilingeniør, tok en doktorgrad og ble etter hvert høyskolelærer. Der har han vært pådriver for drift og vedlikeholdskurs i mange år, og deler aktivt av sine erfaringer og stiller kursopplegg gratis til disposisjon for andre høyskoler.

– Det finnes veldig mye kompetanse i drifts-

og vedlikeholds-faget. Men når eneste krav til operatørene er at de har lastebil-sertifikat og et kort HMS-kurs, er det umulig å få til tilstrekkelig erfaringsoverføring til nye førere. Manglende kompetansekrav bidrar tvert imot til langt mer utskifting av mannskaper enn i andre fag, sier Reinslett.

– Alt i alt fører det til at ressursene til drift og vedlikehold av vegenettet ikke brukes slik trafikantene skulle ønske, sier han.

KOSTBART. I fagmiljøet er Erling Reinslett kjent for slagordet «synes du at opplæring er dyrt, forsøk med uvitenhet».

– Det vi ser på norske vegger i dag er i stor grad resultat av uvitenhet. Det kan nok gjelde på mange områder, både politisk, administrativt og faglig, sier han.

Sammen med Tor Sverre Thomassen fra Statens vegvesen er Erling Reinslett første mottaker av den nye «drifts- og vedlike-



Skal du gjøre en god jobb er du avhengig av kunnskap, ha lyst til å drifte vegene godt og være engasjert.
Jan Roger Olsen

KREVER KUNNSKAP: – Dette er rett vei å gå, sier Jan Roger Olsen. Han har arbeidet på vegene i Vesterålen i 30 år, som ansatt i såvel Vegvesenet og lokale entreprenører, og mener vegdrift er et yrke som krever kunnskap og engasjement hos den enkelte ute på vegene.



VIKTIGE AMBASSADØRER: – Erling Reinslett (t.v.) og Tor Sverre Thomassen har vært viktige ambassadører for drift- og vedlikeholds faget, sa avdelingsdirektør Lars Erik Hauer da han i april tildelte de Statens vegvesens drift- og vedlikeholdspris.

holdsprisen» fra Statens vegvesen. Denne ble utdelt ved avslutningen av en konferanse sist måned om kompetanseoppbygging innen drift- og vedlikehold av veger.

Drifts- og vedlikeholdsseminaret markerte at Statens vegvesens etatsprosjekt «Kompetanseutvikling drift og vedlikehold» nå går mot avslutning og skal videreføres i den ordinære linjeorganisasjonen.

Tor Sverre Thomassen tok initiativ til kompetanseutviklingsprosjektet og er best kjent som leder av drift og vedlikeholdsfunksjonen i Vegdirektoratet fra midten av 1980-tallet til 2010.

– Statens vegvesen må være i førersetet med hensyn til kompetanseutvikling innen drift og vedlikehold. Det er en jobb vi skal ta, sier Lars Erik Hauer, direktør for Veg- og transportavdelingen i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

SKOLERING. Erling Reinslett er godt fornøyd

med det faglige undervisningsopplegget som er skapt i prosjektperioden, og som blant annet brukes til å skolere nye driftsentreprenører på ettersommeren. Alle driftsentreprenører har deltakere på ukekurset Statens vegvesen hver august arrangerer for nye entreprenører før de overtar kontraktsområder for en femårsperiode.

Men Reinslett mener alle, ikke bare driftslederne, burde delta i den sentrale opplæringen.

– Det kan nok tenkes noen praktiske justeringer av kurset, litt mer mot det praktiske. Men alle bør ha en grundig opplæring med avsluttende prøve som viser at de faktisk kan den jobben de skal utføre. Det er viktig å tilføre den enkelte sjåfør og maskinfører solid praktisk kunnskap om et fag som alltid har vært basert på solid lokalkunnskap, god vurderingsevne og engasjement for å gjøre en god jobb for trafikantene, sier Erling Reinslett.

Foreslår styrking

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Statens vegvesen har i samarbeid med entreprenørbransjen utarbeidet et forslag til modulbasert opplæringsprogram for alle som arbeider innenfor drift og vedlikehold av veg. Nå vurderer Statens vegvesen om slik opplæring skal gjøres obligatorisk for alle entreprenører ved neste rullering av driftskontrakten.

Siden innføring av driftskontraktsystemet i 2003 har Vegvesenet arrangert et femdagers vinterkurs før oppstart av de nye kontraktene hver høst, med to deltakere fra hver entreprenør og en fra Vegvesenets driftsoppfølgere. Forutsetningen har vært at de to skulle ta seg av nødvendig opplæring av samtlige kolleger basert på kursmateriell fra Vegvesenet. Men nå er et nytt system

utviklet siden dette har ikke gitt de forventede resultater.

– Vi har laget et forslag til et omfattende modulbasert opplæringsprogram for både byggherre og entreprenør, både ledelse og utøvende. Tanken er at man skal se helheten; hvem som trenger hvilken kompetanse, bygd opp med moduler innenfor en rekke tema innen drift og vedlikehold, sier Roar Støtterud som har ledet arbeidsgruppa bak det nye kursopplegget.

Tre pilotkurs har vært holdt, stort sett med operatører med lite erfaring med vinterdrift, noen med en del brøyteerfaring. Mange mente av kurset var nyttig, det var positive tilbakemeldinger på de praktiske deler, og salt delen ble betegnet som mest lærerik.



STILLER SPØRSMÅL: Alex Klein Paste, forsker ved NTNU, stiller spørsmål om friksjonskoeffisient gir forutsigbarhet på norske vinterveger.

Må stille spørsmål

– Er det riktig å vedlikeholde vegene for å nå en bestemt friksjonskoeffisient? Eller bør de driftes slik at trafikantene møter et forutsigbart vegnett?

Spørsmålet reises av Alex Klein Paste, forsker ved NTNU i Trondheim og deltaker i Statens vegvesens Saltsmart-prosjekt. Prosjektet skal studere metoder og teknikk for å begrense bruken av salt og drive utstrakt forsøksvirksomhet. Selv forsker han på «virkning av salt i antiising», effekten av salt på å hindre isdannelse som er knyttet til tanken om at is betyr glatt veg. Underveis er det dukket opp spørsmål om glatt veg faktisk er ensbetydende med farlig veg, ikke minst om det er riktig å kreve at driftsentreprenørene vedlikeholder vegen til en målt friksjonsstandard.

– Det kan hende vegsektoren kan gjøre nytte av erfaringer fra luftfarten. Tidligere ble friksjonstall fra rullebanen formidlet til piloten før landing og det ble målt tall som ble formidlet

før landing. Men friksjonsmåling er vanskelig, friksjonen kan variere veldig over kjørebanelen. Nå bruker man i stedet et system der piloten får formidlet friksjon i en skala fra en til fem, bedømt av bakkemannskapene. Dette er ikke like matematisk eksakt men viser seg å gi langt bedre forutsigbarhet, sier han.

Alex Klein Paste oppfordrer vegmiljøet til å være dristig i å stille vanskelige spørsmål.

– Saltbruken i Norge er økt sterkt de senere årene men det er helt sikkert mulig å dempe bruken dersom vi er villig til å tenke de vanskelige spørsmålene, de som trenger svar om noen år. I det hele tatt trengs en satsing på forskning, for å generere ny kompetanse, videreutvikle teknologi og bevare kunnskap vi allerede har, sier han.

Starter mentorordning

Statens vegvesen starter nå en mentorordning innen drift og vedlikehold av veg. – Drift- og vedlikeholdskompetanse er i betydelig grad erfaringsbasert kompetanse, derfor er en mentorordning svært godt egnet på dette området, sier Øystein Larsen som har ledet et etatsprosjekt innen kompetanseutvikling for drift og vedlikehold.

– Mange som jobber med drift og vedlikehold i Statens vegvesen sitter i små fagmiljøer. Mentorordningen vil derfor gi deltakerne et større fagnettverk de forhåpentligvis vil dra nytte av også etter mentorperioden, sier han.

Hver av de fem Vegvesenregionene skal i høst få tilbud om å peke ut tre «kollegapar», hvert bestående av én person som har lang erfaring fra drift- og vedlikehold og én som er relativt fersk i faget. Disse skal i løpet av året gjennom et faglig program som dekker både sommer- og vinterdrift.

– Noe av hensikten med mentorordningen er å få tak i den tause kunnskapen som mange har – det vil si den kunnskapen man ikke kan lese seg til men må erfare selv eller få fra andre som har erfart, sier Tore Hoven som leder Statens vegvesens nye senter for kompetanseutvikling.

Ikkje moden for museum

Geir Paulsrud sluttar som direktør for Vegmuseum etter 26 år, men skal slett ikkje kvile på sine lauvrbær. No skal han endeleg forske på det han brenn for.

TEKST OG FARGEFOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD MONTASJE KYRRE WEDVIK

01 Direktøren. Det er ikkje alle som kan hoppe rett opp i ein direktørstol som nyutdanna – men det gjorde Geir Paulsrud. Og han landa så hardt at han vart sittande i 26 år. Utan å støve ned. I løpet av desse åra har Paulsrud med menneskap laga til eit allsidig museum ved Hunderfossen.

– Eg har vore privilegert som har fått vere med og byggje opp eit museum i ein romsleg etat. Men det var tøft i byrjinga, det var store planar og små midlar, seier Paulsrud som er direktør for heile 300 mål med vegopplevingar.

02 Pendlaren. I alle desse åra har han levd eit fanteliv – som vekependlar. Han har heile tida budd i ein rosettresidens i eit kriminelt og spanande miljø på Grønland i Oslo – med utsikt til kretsengselet, botsfengslet og politiet. Kvar måndag har han stått opp i otta for å reise til Gudbrandsdalen.

– Det blir godt å sleppe all reisinga etter så mange år. Men eg er opptatt av kulturlandskap og ser heile tida nye ting når eg reiser, seier Paulsrud.

03 Gjengleieren. Eg har aldri kjeda meg på jobb! Eg har vore heldig og hatt mange spanande oppgåver. Det har og vore ein del tøffe tak, og det er ikkje berre lett å få ein gjeng til å gå i same takt slik at ting glir. Men eg har jamt over hatt ein knallfin gjeng her.

04 Idémakaren. – Eg er stolt over å ha fått leia oppbygginga av Vegmuseum, vera med å etablere Fjellsprengingsmuseum og å skape eit nettverk for museumsminne i Vegvesenet. Utover det

er nok MC-utstillinga vi hadde i 1997 det eg er mest stolt over. Den sto på Kunstindustrimuseet før vi flytta ho til Vegmuseum. Det var fint å parkere mc'ar blant porselen og sølvbestikk. Dette var forresten eit konsept som Guggenheim-museet stal etterpå, seier Paulsrud nøgd.

Det vil si, heilt nøgd er han ikkje. Han skulle gjerne sett at dei hadde fått eit køyretøyteknisk museum, ein stasjonsby, ein bensinstasjon, ei vegkro og bygd ut Fjellsprengingsmuseumet...

05 Ballerinaen. – Å danse i rosa drakt i Svanesjøen, svarar Paulsrud på spørsmålet om kva som har vore det mest morosame han har gjort. Sjå for deg Paulsrud i ein pirrande piruett i rosa tettsittjande trikot. Det skjedde under ei opning av etatens kultur dagar på Vegmuseum, som Paulsrud har vore vert for fire gonger. Dei som var der kan stadfeste at det var sterke inntrykk å sjå etatsleinga som ballerinaer.

– Ei sommarhjelp som kom i skade for å gå inn i rommet der vi øvde slit vel framleis med seinskadar, humrar svana.

06 Tenkjaren. I 1999 slo ein kongstanke ned i leiinga ved Vegmuseum: Dei ville lage i utstilling om kongeferder, og majestetisk materiell om kor og korleis konger reiste gjennom 300 år vart samla inn. Dette er den er mest krevjande utstillinga Paulsrud og hans hoff har laga.

– Vi var svært stolte av denne alle saman fordi det syntte kor samansett kompetanse vi hadde. Vi hadde til og med handverkarar som bygde ein stor kongeportal, ein kopi av den som vart reist til ære for Christian VI i Bergen i 1733. Då hadde vi til og med tilgang

på spesialistar som malte dekor og laga gipsstatuar.

07 Fugle-kikkaren og Duun-diggaren. På fritida jaktar han mellom anna på den høge C i Operaen. Men ikkje innandørs. Han flaksar rundt på taket på jakt etter fuglekvitte. Paulsrud er nemleg dyrisk interessert i fuglar og bruker mykje tid på å sjå etter fuglar både til lands og på vatnet – og midt i byen. Men sjølv om han er oppteken av kvit-ter, driv han ikkje med Twitter.

– Det har nok kome for å bli, men det er ikkje mi greie. Det tar folka mine på museet seg av.

Han er og ein ivrig lesehest. – Hamsun, Duun og Murakami er blant favorittane. Men historiske romanar held eg meg unna, eg er redd eg skal irritere meg over at det historiske ikkje stemmer.

08 Forskaren. Når han forlet direktørstolen 1. september skal han avslutte karrieren med å dukke ned i veghistoria med base i Vegdirektoratet.

– Eg ser verkeleg fram til å ta fatt på oppgåver knytt til pilegrimsvegane og dei gamle kongevegane. Eg skal også leie bokkomiteen for Vegvesenet si historie i perioden 1912–1960 og ser fram til å få tid til å lese manus skikkeleg. Eg har eit håp om at eg etter kvart kan forske på kor vegane gjekk i middelalderen, noko som svært få har sett på før. Eg kan og tenkje meg å forska på dei tre store vegprofilane på 1800-talet: Finne, Bergh og Kragh. No er eg snart 60 år, og det er på tide å gje bort plassen til ein annan. Og endeleg skal eg arbeide direkte med faget mitt i staden for å vere leiar, seier direktøren og reiser seg frå stolen. ■

– Det var fint å parkere mc'ar blant porselen og sølvbestikk.

FAKTA

Geir Paulsrud vart fødd i Sør-Fron i Gudbrandsdalen på midten av førre århundre. Han vaks opp på tjukkaste landsbygda med mykje gammalt rundt seg, og som liten gut var noko av det beste han visste å kome til Maihaugen. Etter gymnaset starta han på Universitet i Oslo og tok ein magistergrad i etnologi – folkelivsgranskning. Under studietida var han tolv månader i Forsvaret.

Då han var ferdig utdanna ville han arbeide som konservator eller ved eit kulturhistorisk museum, gjerne i skjeringspunktet mellom byggjeskikk og landbruk. Men då det dukka opp ei stilling om å bygge opp Norsk vegmuseum gav valet seg sjølv.

Vegmuseum vart opna i juni 1992. I 2004 vart Norsk Fjellsprengingsmuseum opna, og Vegmuseum fekk dermed god kontakt mot anleggsbransjen. Til no har det vore fire kulturdagsarrangement på museet, og dei har hatt jamt over hatt ei ny skiftande utstilling kvart år, sjølv om somme har stått i lengre tid.

Geir i trafikken

Kva slags bil har du? Ein gammal Volvo 940 turbo.

Kva slags musikk liker du? Blues og elles ganske altetande frå klassisk til gamalrock.

Kva slags transportform føretrekk du? Bil.

Føretrekk du å kjøre sjølv eller sitte på? Sitte på.

Kor ligg den beste vegkroa? På Lygna, langs rv. 4

Har du blitt stoppa i farts kontroll? Eg har aldri vorte tatt i radar, men diverre har blitt foreviga ein gong av ein fotoboks.

Kva synest du om drivstoffprisane i Norge? Avgiftene har gått opp heile tida, men drivstoff er vel relativt billig samanlikna med andre ting.

TEGN TERJE

Geir tegner vegdirektøren

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



DOMMEN: Tja, jeg og motorsykel? Må innrømme at det ikke er helt min greie, men jeg takker for tilliten og en frisk tegning. Samtidig vil jeg takke tegneren for en fantastisk innsats som museumsdirektør, og ønske ham god tur videre i ny jobb.





SKJÆRAR I STÅL: Ein kinesisk arbeidar skjærer i stålplater til Hardangerbrua i Kina.

Stålkontroll i Ki

På denne storverkstaden i Kina er den 1.308 meter lange køyrebana i hovudspennet til Hardangerbrua no under bygging. Her er folk fra Vegvesenet på verftet for å kontrollere arbeidet.

TEKST OG FOTO GEIR BREKKE

Det er den største entreprenøren i Danmark, MT Højgaard, som har kontrakta på stålentreprisen til Hardangerbrua. Danskane valde verkstaden Zhenhua Heavy Industri (ZPMC) i Shanghai til å utføre den største underentreprisen. Bygging, transport og montasje av av dei tilsaman 23 ferdige stålkasse-delane har ein verdi på 340 millionar kroner.

ZPMC har om lag 300 tilsette og oppger til Veggen og vi at det er 700 personar som er involverte i stålarbeidet til Hardangerbrua frå deira side. 500 av desse

har sveisesertifikat. Arbeidsomfanget er på 22 månader, det var først i september 2010 at ZPMC fekk godkjent den første 12 meter lange stålkasse-seksjonen.

LENGSTE TOFELTSBRUA

Men då kom serieproduksjonen i gang for fullt, og i løpet av komande sommar vil alle dei 108 seksjonane på 12 meters lengde vera ferdige. Desse seksjonane blir for det meste bygde saman fem og fem – til seksjonar på 60 meters lengde. Det blir i alt bygd 19 seksjonar på 60 meter. I tillegg blir det to seksjonar på 36 meter til midten av hovudspennet og to seksjonar på 48 meter til endane i hovudspennet som ligg nærast brutårna. Totalt blir dette 1 308 meter. Når det

heiter at hovudspennet er 1 310 meter må ein ta med fuger på ein meter ved kvart brutårn. Uansett blir Hardangerbrua den lengste hengebrua i Noreg nå ho opnar i juni 2013. Ho blir den 8. lengste i verda. Men i klassen med slanke tofelts hengebruer blir ho lengst i verda, etter det brufolk i Norden kjenner til i dag. I Asia byggjer dei stadig lange hengebruer, men trafikkgrunnlaget er langt større enn her på berget, og bruene blir gjerne bygde med fire eller seks køyrefelt – eller fleire, eventuelt med ei ekstra høgde for jernbane i tillegg.

SVEIS PÅ 192 KM

ZPMC får råmaterialet levert frå eit stort stålverk i Nanjing i Kina. Hardangerbrua

blir altså ei slank dame som skal strekkje seg i ei svak boge over fjorden i Indre Hardanger mellom Vallavik og Bu. Med stålplater som for ein stor del er berre 12 og 8 millimeter tjukke, har det vore behov for mange nye avstivingar under produksjonen for å unngå deformasjon av platene.

Sveisinga av stålkassen har eit omfang som gir ei lengde på 192 km sveis.

Kontrollen av arbeidet er omfattande. MT Højgaard har 14 personar som føl opp byggjearbeidet på verkstaden. Statens vegvesen har tre mann som føl med i Shanghai. Men staben er styrka med kring 10 innleigde inspektørar frå selskapet Inspecta, som høyrer heime i Sarpsborg.

na



SMÅFOLK: Folk blir små kring dei 300 m lange og 25 m høge verkstadhallane i Shanghai.

SEKSJON-INSPEKSJON: Kring 700 jobbar med stålseksjonane til Hardangerbrua ved ZPMC i Shanghai.

DELEGASJONEN: Statens vegvesen på synfaring ved verkstaden. F.v. Leif Haaland (Inspekta), Kjartan Hove, Bente Bergstø, Børre Stensvold, Bente Aase, Jan Ove Nygård og Asbjørn Valen.

NØGD: Delprosjektleder Asbjørn Valen (t.h.) og Kjartan Hove, direktør for prosjektavdelinga i Statens vegvesen Region vest er nøgd med kvaliteten på stålarbeidet i Shanghai.



FAKTA

Hardangerbrua

Brutype: To felts hengebru med gang- og sykkelveg. Hovudspenn på 1 310 m og total lengde på 1 380 m. Brutårna ragar 202,5 m over fjorden.

Totalvek stål: 15 000 tonn – av dette køyrebana (avstivingsberaren) 7 900 tonn.

Betongmengde: 22.400 kubikk, 13 000 kubikk i tårn, resten forankring og portalar.

Tilførselsveg: Tilsaman 2,4 km tunnel med rundkøyningar i fjell på bae sider av fjorden.

Kostnad: 2,3 mrd. (2011-kroner)

Finansiering: 62 prosent bompengar, 23 prosent lokale tilskot, 3 prosent innsparte ferjekostnader og 12 prosent statsmidlar.

Byggjeperiode: 2009-2013.

Planlegging, prosjektering og byggeleiiing: Statens vegvesen

Hovudentreprenørar: AF gruppen (veg, tunnel og sprenging av forankring og tårngroper), Veidekke (betong) og MT Højgaard (stål)

UVANDE TOLKINGAR

- Levering av materialar og fabrikkasjon av stålkassen til Hardangerbrua i Kina har gitt oss mange utfordringar i høve til tilsvarende problemstillingar i Nord-Europa, seier delprosjektleder Asbjørn Valen i Statens vegvesen. Han har ansvaret for brukarbeidet i prosjektet.

- Vi er svært nøgde med at vi har spesifisert detaljert krav som skal vera oppfylte både for material, produksjon og anna – før resultatet blir godteke.

Statens vegvesen opplever at produsenten har nye og uvande måtar å tolka innhaldet i spesifikasjonane på.

- Dei har og uvande tolkingar av krav og framgangsmåtar, seier Valen.

- Både for oss og verkstaden har utfor-

dringa vore at produksjonen går saktare enn planlagt. Skjer dette mange nok gongar blir det til alvorlege forseinkingar. Hadde det ikkje vore for at verkstaden har vist evne til å korrigerer kursen og ta att tapt tid – så hadde eg nok vore alvorleg bekymra, seier Asbjørn Valen, på vandring gjennom den store verkstad-hallen i Shanghai, der bruseksjonane er under bygging i desse dagar.

SAMS FORSTÅING

- Når det gjeld kvaliteten på arbeidet er det svært viktig at vi har kompetente personar som kan stilla dei rette spørsmåla, og sjå til at kvaliteten blir rett. Det har vore mange forsøk før nivået blei godt nok til å bli godteke av oss som byggherre.

Vi firer i liten grad på krava våre, og det har kinesarane lært seg, seier Valen.

Når alle dei 12 meter lange seksjonane blir klare i løpet av nokre månader er det samanstilling til store seksjonar som står att, og ikkje minst korrosjonsbeskyttelsen av seksjonane, både metallisering og maling.

- Vi har tru på at desse aktivitetane etter kvart kjem inn i eit godt spor. Kapasiteten på verkstaden er stor nok, og vi har tru på at framdrifta går som avtalt. Jamvel om det er mange diskusjonar, både på detaljnivå og av prinsipiell karakter, så er samarbeidet vårt med MT Højgaard og kinesarane svært godt. Alle har forståing av målet, sjølv om synet på vegen fram er noko ulikt, seier Asbjørn Valen. ■

Fylka har meir enn dobla vegutgiftene

Medan fylkeskommunane auka si totale veglengde med 62 prosent (+17.200 km) ved innføringa av Forvaltningsreforma 1/1 2010, auka brutto driftsutgifter til vegformål med heile 146 prosent frå 2009 til 2010.

Tekst: KJELL WOLD

Det viser ei undersøking KS har gjennomført. Dei førebelse tala i ei KOSTRA undersøking viser ei kraftig auke i ressursbruk på samferdsel i alle landets fylkeskommunar i 2010. Hovudårsaka er forvaltningsreforma kor fylkeskommunane fekk overført 17.200 kilometer veg frå staten.

MEIR KREVJANDE VEGNETT

–Men årsaka til at ressursbruken auka mykje meir enn delen veg, er at fylkeskommunane frå 1. januar i fjor fekk ansvar for eit mykje meir krevjande og høgtrafikkert vegnett med driftsmessig dyre installasjonar som for eksempel ei rekke tunnelar, fortel Ingunn Monsen i Kommunesektorens interesse- og arbeidsgjevarorganisasjon (KS).

Det vegnettet fylka no har ansvar for representerer altså større utfordringar for fylkeskommunane enn det tidligare fylkesvegnettet.

ANDRE AUKINGAR

Forvaltningsreforma er og hovudforklaringa på at brutto driftsutgifter til vegformål auka med 146 prosent frå 2009 til 2010. Det gav seg blant anna utslag i ei auke på heile 30 prosent i brutto driftsutgifter pr kilometer fylkesveg. Det har også vore ei auke i brutto investeringsutgifter pr. innbyggjar samt netto driftsutgifter pr innbyggjar.



FYLKESOVERSIKT MED TALET PÅ KM FYLKESVEG OG BRUTTO DRIFTSUTGIFTER TIL VEGFORMÅL I 2009 OG 2010:

Fylke	Km fylkesveg 2009	Brutto driftsutg 2009	Km fylkesveg 2010	Brutto driftsutg 2010
Østfold	1004	78 307	1667	183 601
Akershus	1129	189 861	1815	320 661
Oslo	0	0	0	0
Hedmark	2534	121 556	3843	253 495
Oppland	2074	136 774	3007	262 625
Buskerud	1183	105 677	1784	250 289
Vestfold	702	78 143	1218	208 837
Telemark	1099	76 612	1879	197 718
Aust-Agder	990	48 282	1521	118 930
Vest-Agder	1311	161 101	2050	215 495
Rogaland	1822	224 682	2497	405 316
Hordaland	1754	211 933	2889	710 625
Sogn og Fj.	1443	143 279	2577	394 080
Møre og R.	1762	236 639	3087	725 895
S-Trøndelag	1784	141 890	2944	329 851
N-Trøndelag	1767	111 764	3022	365 567
Nordland	2569	283 099	4111	769 679
Troms	1728	212 020	2906	561 219
Finnmark	626	95 127	1484	254 671

TRAFIKKSIKKERHET



GLAD: Prosjektleder Marianne Mittet Solbraa (til høyre) er glad for premieren og initiativet for å gå videre med utradisjonelle ulykkeshindrende tiltak i flere Hedmarkkommuner. Her ved et "Jenteglatta"-arrangement 8. mars ifjor der Sigrun Rustøy fikk en instruksjonstur med rallymester Andreas Mikkelsen, beskuet av (fra venstre) avdelingsdirektør Aud Riseng, Lillian Giæver, Lina Hovde, Hanne Holenbakken, Chris Helene Steen og Anne Dehli Jevnesveen.

Bygger videre på Ringsakerprosjektet

Ringsakerprosjektet, et tverretattlig samarbeid for å få ned antallet trafikkulykker i Ringsaker kommune i Hedmark, er såpass vellykket at tankegangen nå adopteres av nabokommunene Våler, Åsnes, Løten og Stange. Nylig ble prosjektet premiert med en halv million kroner fra Samferdselsdepartementet.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Prosjektet er et glitrende eksempel på lokalt trafikkikkerhetsarbeid som har gitt resultat.

– Det kan og bør være til inspirasjon for andre, sa samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa under prisutdelingen. Prosjektet ledes av Statens vegvesen i samarbeid med Politiet, Trygg Trafikk, Ringsaker kommune og Hedmark trafikkikkerhetsutvalg.

Prosjektleder Marianne Mittet Solbraa tok i mot og vil nå sette pengene i virksomhet i nye ungdomstiltak i de nye kommunene.

Ringsakerprosjektet ble satt i gang etter en serie dramatiske trafikkulykker fra 2002-2005 og har satset på utradisjonelle tiltak for å komme i dialog med spesielt utsatte trafikantgrupper. Prosjektet ble avsluttet i fjor høst, men kommunen har bestemt seg for å videreføre opplegget med å invitere unge til kontrollert kjøring på glattkjøringsbanen i

Moelv. Forutsetningen er at de forplikter seg til å kjøre pent på offentlig veg.

Facebook er en viktig kommunikasjonskanal med målgruppen i perioden mellom hver kjørekveld. Første kjørekveld etter 17. mai er i år er på ungdommelig vis gitt navnet "pøseglatta". Årets Ringsakeruss har fått sin egen "Russeglatta" og er lovet en pengepremie for å overholde kontrakten inngått med lensmannen.

Evalueringer viser at de skriftelige avtalene faktisk har ført til penere kjøring i tettstedene. Ulykkestallene er gått synlig ned, uten at det kan tilskrives prosjektet alene.

Nå starter nabokommunene tilsvarende prosjekter. I en forprosjektfase frem til neste sommer skal de kartlegge trafikkisituasjonen ut ifra ulykkesstatistikk, og foreta dybdeintervju med ungdom og voksne for å kartlegge risikoområder. Deretter blir det valgt ut konkrete tiltak.

Premiedag: Et tiltak i Ringsakerprosjektet var å invitere kjøreglad ungdom til kontrollert kjøring på bane. I august 2008 fikk denne gjengen opplæring av ex-rallyfører Kjetil Bolneset på Vålerbanen. Fra venstre sees lensmannsbetjentene Geir Weium og Øyvind Buraas, deretter Stian Ivar Kurud, Martin Løken, Jo Kristian Solli, Stian Johansen, Thomas Brattbakke, Andreas Lund, Per Kristian Kleven, Stian Marstein Olsen, Håvar Helso, opplæringsinstruktør Hans Ordning og da vikarierende prosjektleder Erik Larsen





STEDET: BLÅKA

skrevet på mange ulike måter gjennom tidene. I år 1591 som Bløge, 1594 Blaage, 1612 Blogge, 1619 Bløge, 1723 Bloege, 1838 Blaake, og i dag Blåka. Navnet kan bety en liten flik, eller tynn lapp, eller skive av terrenget. I Eiken brukes ennå blokker om småblad som dette av løvtrær, sier rådmann Ivan Sagebakken i Hægebostad kommune i Vest-Agder.

QUIZ:

20 spørsmål

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



- 01** Hva er motorfobi?
- 02** Hvem er generaldirektør i Trafikverket i Sverige?
- 03** Hvilket "ministerium" tilhører Vejdirektoratet i Danmark?
- 04** Hvem er Vejdirektør i Danmark?
- 05** Hvor ble ITS-konferansen 2011 avholdt?
- 06** Hvor lenge må en ledsager for en person som skal øvelseskjøre med personbil ha hatt førerkort?
- 07** Sondre Meland ved Miljøseksjonen i Vegdirektoratet har fått publisert en forskningsartikkel om ørret og tunnelvaskevann i hvilket tidsskrift?

- 08** Fartskampanjen har nylig vunnet hvilken pris?
- 09** Hvem er ny sjef i Statens vegvesen Region vest?
- 10** I forbindelse med prosjektet «Ferjefri E39» vurderes det bygging av ei gigantbru over hvilken fjord?
- 11** Krifast er fastlandsforbindelsen til hvilken by?
- 12** I vår åpnet Norges første offentlige tilgjengelige hurtigladdestasjon for elbiler. Hvor er stasjonen?
- 13** Hva er «spirit of ecstasy»?
- 14** Hvilket bilmerke er mest brukt til taxi i Norge?

- 15** I hvilket afrikansk land er Statens vegvesen nå tilbake etter en pause på 21 år for å bistå i fullføringen av et prosjekt fra 80-tallet?
- 16** Hva er en «spøkelsesbilist»?
- 17** Når ble den første bilen fraktet over Oslofjorden med Bastøferga?
- 18** Har Bastøferga noen gang hatt anløp på Bastøy?
- 19** Hva var kallenavnet til Tazio Nuvolari, en av enerne i verdens bilsporthistorie?
- 20** I hvilken film kjører Chili Palmer (John Travolta) rundt i en minivan av typen Oldsmobile Silhouette?

I HANSKEROMMET:



5 spørsmål til Henrik Duus

sykkelkoordinator i Vegdirektoratet

- 1** Hva har du i hanskerommet?
– Som mannfolk flest har jeg en del kart, men de er veldig sjelden i bruk. Ellers er det vel solbriller, lesebriller og hyttenekkelen. Nå glemte jeg nesten instruksjonsboka, som tar halve hanskerommet!
- 2** Kjører du mest bil eller sykkel?
– Helt klart mest bil, jeg kjører faktisk 30 000 km hvert år. Men teller du antall turer, går likevel de fleste på sykkel. Jeg bruker sykkel på alle korte turer, både vinter og sommer. Akkurat nå har jeg 4-5 sykler, og en egen sykkel til vinterbruk.
- 3** Hva er den lengste sykkelturen du har tatt?
– Den gikk fra Bergen og hjem til Arendal, langs kysten. Det ble totalt 75 mil, men jeg brukte en uke på turen. På en dag er vel rekorden 16 mil. Men konkurranser deltar jeg ikke i, jeg har rett og slett ikke utviklet det konkurranseinstinctet.

4 Er det godt å være syklist i Norge?
– Nei, her har det nesten ikke vært teknologisk utvikling siden de første sykkelveg-ene ble bygget for 40 år siden. ITS har så langt ikke inntatt syklistenes arena, det finnes ingen prioriterende virkemidler. Vi trenger flere sykkelfelt og skilting sånn at folk skjønner at de må gjøre plass til syklistene.

5 Hva gjør egentlig en sykkelkoordinator?
– Stort sett alt som har med sykkel å gjøre! Det er bla. planlegging av bygging og vedlikehold av sykkelfelt eller sykkelveg, sykkelvegsinspeksjoner, Nasjonal sykkelstrategi, Nasjonale sykkelveger, sykkelregnskapet, være en pådriver for økt sykling og å spre kunnskap om sykling.

1 Angst for biler 2 Gunnar Malm 3 Transportministeriet 4 Per Jacobsen 5 Trondheim 6 Minst 5 år uavbrutt 7 Science of the Total Environ ment 8 Gulltåggen 9 Helge Eidsnes 10 Sognefjorden 11 Kristiansund 12 Luravika på Sandnes 13 Navnet på flygedamen/ornamentet på Rolls Royce-grillen 14 Mercedes 15 Kenya 16 En som kjører motkjøretetningen 17 1907 18 Nei 19 Den flyvende mantovner 20 Get shorty



Unormaler Opplysende

125

Flyplassterminaler er et sted for unormert skilting og dette skiltet står rett ut for passasjerterminalen på Værnes utenfor Trondheim.

Her har flyplassmyndighetene satt opp skilt som er overtydelige, teksten gjentar trafikregler som enhver trafikant skal vite

at gjelder for skiltsymbolene. Den unormale jury, vokterne av Vegvesenets Håndbok 50, «Skiltnormalene», stiller spørsmål om hvordan trafikantene skal få med seg all informasjonen selv om de forhåpentligvis kjører velig sakte på stedet. (Foto: Håkon Aurlien)

Vegenogvi

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



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 G. 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



Statens vegvesen

Grafisk produksjon:
Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen 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 3. mai kl. 13.00.
Neste utgave kommer 9. juni 2011

