

Vegen og vi

NR. 08 / 27. SEPTEMBER / 2012
PORTO BETALT / PORT PAYÉ
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:
STATENS VEGVESEN
POSTBOKS 8142 DEP
0033 OSLO



Statens vegvesen

- Barn og unge sykler mindre
- Barn og unge blir fetere
- «Snille» foreldre kjører barna til skolen

«Ikke gjør barna en bjørnetjeneste»

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen tar til orde for mer gåing og sykling. I sin faste spalte i Vegen og vi slår han fast at Vegvesenet ikke har vært god nok på tilrettelegging. Han peker også på at foreldre som i godhet kjører barna sine til skolen kan påføre dem store, fremtidige problemer.



Terje Moe Gustavsen,
vegdirektør

side 13

SIDE
04
TUNGBIL:
Det bør stilles krav om tilleggsbrems for å kjøre bratte tunneler

SIDE
06
SIKKERHET:
IKEA i Oslo slipper ingen ut på vegen med for stor tilhenger og last

SIDE
10
MILJØ:
Vegvesenet vurderer å lage en app med oversikt over kvikkleiresoner

SIDE
26
BUDSJETT:
Vegen og vi har fulgt statsbudsjettets lange veg fra 2011 til 2013

Side 14: Enten en sykler med kurv eller kondomdress, må det sykles for livet



SKREDSIKRING I HEMSEDAL

Den omfattende skredsikringen på rv.52 Hemsedalsfjellet er ferdi, jobben startet i fjor høst. Ved Stongenuten nær grensen til Sogn og Fjordane er vegen lagt om over en strekning på nesten en kilometer. Prosjektleder i Statens vegvesen, Gunnar Knudsen (bildet), sier at jobben har kostet om lag 13 millioner kroner og er gjort av Hæhre AS. (Foto: Kjell Wold)

PROSJEKTERING AV NY OSLOFJORDTUNNEL

Prosjektering av nytt løp i rv. 23 Oslofjordtunnelen er utlyst med frist 9. november. Den 7,3 kilometer lange undersjøiske tunnelen skal utvides med et nytt parallelt løp øst (nedstrøms) for dagens tunnel. Prosjektet på 13,5 kilometer omfatter også utvidelse av Frogtunnelen (1,6 km) og Vassumtunnelen (380 m).

LEDER:

«La alle barn sykle til meg»

«Den grunnleggende tanken synes å være at barn først og fremst er å betrakte som potensielle ofre».

Lars Fr. H. Svendsen, filosof og forfatter

Skal vi la barna sykle til skolen? Eller kan det være for farlig? Det er nok mange som tenker det Mads Wam Schneider, skribent og trikkefører, sier når Aftenposten stiller ham samme spørsmål: «Denne diskusjonen er helt absurd. I en by som stadig kveles av biltrafikk og eksos, er det aldri et problem at folk sykler».

Javel, intuitivt høres det jo unektelig fornuftig ut for flertallet. Men til samme avis uttaler forfatteren og skribent Margrethe Geelmuyden at et sykleforbud for skolebarn slett ikke er så tullete som enkelte vil ha det til. Hun minner oss på at det slett ikke alltid er så bra som vi velger å tro: «Da jeg var barn, fikk jeg ikke lov til å ha sykkel. Begge mine foreldre jobbet på sykehus og så unger som ble lagt inn, lemlestet etter sykkelulykker. Noen ble ødelagt for livet. Enkelte foreldre opplever visst sykkelforbud for barna som en inngripen i foreldremyndighet og frihet. Det får ikke hjelpe».

Det som tilsynelatende er enkelt, er i grunnen veldig vanskelig, altså.

Fornuften sier oss at det er veldig mange gode argumenter for å slippe ungene løs på pedalene. Det er bra for helsen deres, de utvikler bra holdninger, de sparer miljøet- bare for å nevne noe. Vi vet at all bevegelse i teorien kan være skadelig for oss, men vi vet også at det kun er et bittelite mindretall som får alvorlige skader, og vi mener å vite at dette ikke rammer oss selv eller våre kjære. Valget virker enkelt, alle rektorer burde rope ut «La alle barna sykle til meg».

Men så var det andre siden, da. Den siden hvor erkjennelsen av livets skjørhet blir vekket. Det er den siden av oss Margrethe Geelmuyden skraper i med sin tilnærming. For selv om sjansene for at vi eller våre barn skal bli skadet, eller drept, er veldig små, så er det jo en viss sjanse for at det faktisk kan skje. Om valget du tar er rett eller galt, vet du ikke før etterpå. Ingen liker å gamble med sine barns liv, og frykten for å velge feil vil føre til at mange velger det som oppleves som tryggest.

Det er åpenbart at det i det store bildet så må flere barn lære seg å transportere seg selv. Det må de nemlig gjøre når de blir voksne. Hvis ikke vil transportsystemene kollapse. Men i det lille hverdagsbildet kan frykten for å gjøre feil altså føre til at resultatene uteblir.

Det er ingen tvil om at mange skoleveier må gjøres tryggere. Det må legges bedre til rette for at både store og små skal føle seg trygge når de ferdes på to hjul. Samtidig kan det være det nyttig å låne øre til forfatteren og filosofen Lars Fr. H. Svendsen som i Tidsskrift for Norsk Psykologforening i 2007 skrev: «Det som kjennetegner risikosamfunnet, er ikke at mennesker i dag er mer utsatt for farer enn tidligere, men at vi har en annen, og større, bevissthet om farene. Noen av de farene som opptar oss mest, er de som kan ramme barn, og disse bekymringene får daglig næring gjennom massemediene. Det kan imidlertid tenkes at det virkelige problemet i dag ikke er at vi beskytter barna for dårlig, men heller at de blir overbeskyttet».

God lesning!

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



FOTO: HAKON AURLIEN

Oslosykkel @oslosykkel

#sykkelkonferansen "@SLF_Oslo: Veidirektøren medgir at Vegvesenet har mye å gjøre for å få bedre planleggingsprosesser for sykkel.

Heidi Thöni @Leddik

På veg til jobb i går tenkte eg på kvifor «alle» hatar syklistar. På veg til jobb i dag takka @StatensVegvesen meg for at eg sykla.

Anders Waage Nilsen @waagenilsen

Kollega viste frem førerkortet i dag, for å hente en pakke. Ekspeditøren, ikke så stø i norsk: "Så... navnet ditt er.. Statens Vegvesen?"

Bjørn B Jacobsen @bjornrepublik

TUNG ATTRAKSJON: Kunstverket "Rock on top of another rock" på 1500m på Valdresflye, veier 93tonn.

Geir Holen @GeirH

Vegvesenet ser på mulighet for å lage kraftverk i kjempebruer. En bro kan forsyne alt av gatelys i Norge.

VEGBILDET:

IN THE FASTLANE

Trafikkreglene, paragraf 5, sier at man skal bruke høyre felt på veger med to eller flere kjørefelt i kjøreretningen, og kjøre forbi i venstre felt. At man kan bruke venstre felt når trafikken er tett i høyre, er ansett som såpass selvsagt at det ikke er presisert i trafikkregelteksten. Men nå er fylt venstre felt i ferd med å bli et vanlig syn, i alle fall rundt Oslo. Dette bildet er fra E6 i retning mot Gardermoen. Så kan man spørre seg om alle driver forbikjøring?

(Foto: Håkon Aurlien)



Standardspranget

◀ 1934

2012 ▶

78 år, eit par mil i luftlinje og eit stort sprang i vegstandard skiljer desse to bileta frå Hjelle og Grodås i Sogn og Fjordane. Biletet til venstre er teke i 1934 og viser ei nokså spinkel og rekkverksfri bru som var sete opp for dei som ville over elva ved Hjelle inntil Opp-

strynsvatnet. Biletet til høgre er teke like i forkant av opninga av den nye Kvivsvegen som gir ferjefri E39 mellom Festøya i Møre og Romsdal og Lote i Sogn og Fjordane. Her er det ein heilt anna tryggleik for dei vegfarande over elva.



FOTO: HÅKON AURLIEN



MANGE VIL UTBEDRE E134

Sju entreprenører vil utbedre en strekning på E134 i Vinje (bildet) kommune i Telemark. Det gjelder parsellen mellom Grunge kirke og Velemoen. Ny og bredere veg skal stå ferdig høsten 2014. Budene er fra 71,9 til 98,8 millioner kroner. Eneste overraskelse ved anbudet er at ingen av de store entreprenørene meldte seg. (Foto: Kjell Wold)

BØR STILLE KRAV OM TILL

– Vegmyndighetene bør stille krav om retarder eller forsterket motorbrems på vogntog som skal kjøre i bratte tunneler. Det mener Jan Yngvar Tømmerholt, styremedlem i Norges Lastebileierforbund.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

I siste avis meldte vi at Statens vegvesens etatsprosjekt «Moderne vegtunneler» foreslår å ikke bygge nye lange bratte tunneler med stigninger over fem prosent. Bakgrunnen er tekniske beregninger som viser at moderne vogntog kan overbelaste både drivverk og bremses. Tømmerholt mener konklusjonen bør få følger også for eldre bratte tunneler.

IKKE OVERRASKET. – Faren for varmgang i bremsene er noe alle i bransjen er klar over, det er mange bratte bakker på det norske vegnettet og derfor blir norske lastebiler mer eller mindre automatisk bestilt med tilleggsbrems, forteller han.

Men slik er det ikke med utenlandske vogntog. Sjøførerne i disse har heller ikke fått spesiell opplæring i å kjøre trygt ned lange stigninger.

– Jeg er veldig forundret over at vi i Norge ikke har et system for å varsle sjåførene om det de har foran seg. Jeg ser for meg en utenlandsk kollega som kommer inn mot en bratt undersjøisk tunnel i 70-80 km/t, ikke vet hva som ligger foran men oppdager det når han er kommet halvveis ned bakken. Har han da 50 tonn å bremse vil bremsene være oppbrukt lenge før han når bunn av tunnelen, sier Tømmerholt.

SLUKKET BRANN. Hans kollega Per Bråthe tror ikke overbelastning var en direkte årsak da mellomakselen på hans lastebil løsnet fra gearkassen under kjøring i Oslofjordtunnelen sist i august. Bilen fikk full stopp, hydraulikkolje sprutet ut og tok fyr, men Bråthe kom raskt til med brannslukningsapparatet og dermed endte uhellet kun med materielle skader

og stengt tunnel i nær tre timer.

Bråthe kjørte uten last og hadde holdt farten jevnt på 70 km/t ved hjelp av retarderen da skaden skjedde. Oslofjordtunnelen har 3,5 km lange stigninger på syv prosent, andre tunneler kan ha lange stigninger på opptil ti prosent.

Men med 38 års fartstid skjønner han ikke at Norge tillater vogntog uten tilleggsbrems å kjøre i tunneler med lange bratte nedstigninger.

– Da jeg begynte å kjøre hadde vi ikke tilleggsbrems vi heller. Da lærte vi at skulle vi ned en bratt bakke måtte vi starte øverst i 20-30 km/t, la motoren holde igjen bilen og bare bruke bremsene støtvis, sier Bråthe.

– Det er helt vanlig nede i Europa den dag i dag, i Brenner-tunnelene i Alpene har lastebilene en fartsgrense på 30 km/t og den håndheves til fulle, forteller han.

– GODT FORSLAG. – Dette er et forslag vi skal følge opp seriøst. Men det trengs nok noen avklaringer og da særlig i forhold til EUs myndigheter før et eventuelt utstyrskrav kan settes i verk, sier avdelingsdirektør Jon Molnes i Vegdirektoratets seksjon for trafikantatferd.

Gjennom EØS-avtalen har Norge nemlig forpliktet seg til å følge EUs standarder og regelverk. Et sentralt prinsipp for EU er lik tilgang til markedene, at lokale standarder og regler ikke skal hindre fri konkurranse. Krav om spesielt teknisk utstyr på lastebiler kan raskt oppfattes som et slikt hinder.

– Samtidig er det slik at Norge har topografi og vinterforhold som kan begrunne særlige tiltak ut ifra trafikksikkerhetshensyn, sier Molnes.

Et eksempel på det er at også utenlandske vogntog skal ha med fullt sett kjettinger på tur i Norge. ■



DRIFT OG VEDLIKEHOLD:

Tekst Kjell Wold foto Bente Espeseth

Geiterygg-tunnelen skal utbetrast

3,2 kilometer lange Geiterygg-tunnelen på fv. 50 mellom Hol og Aurland skal utbetrast for minst 50 millioner kroner dei neste par åra.

Den gamle krafttunnelen til Oslo Lysverker er fra 1973 og blei utbetra i 1986. Dei seinaste åra har tunnelen mellom Buskerud og Sogn og Fjordane fått nye kuldeporter (bildet). På elektrosida er det fortsatt mye som manglar. Multi-consult prosjekterer no nye tiltak som skal gjere Geiterygg-tunnelen meir moderne og driftssikker dei neste par åra.

STORE ELEKTROBEHOV. – Vi har allereie 28 millioner kroner til dispo-

sisjon frå fylkeskommunen neste år, seier seksjonsleiar Knut Erik Skogen i Statens vegvesen. Han håper det vert sett av nok midlar til at oppgradering kan gjerast ferdig i 2014. Nye telefoner knytt til VTS, betre lys og nye tekniske rom, berg- og frostsikring, betre ventilasjon og andre elektroinstallasjonar er blant dei ting som må gjerast dei neste par åra. Totalt vil dette arbeidet truleg komme på noe over 50 millioner kroner.



FAKTA:

02

Bud er levert på utskifting av Svenkerud jernbaneundergang og bru på rv. 7 i Nes kommune i Hallingdal. Budene er på 8,5 og 8,7 millioner kroner.



ÅTTEKAMP PÅ JESSHEIM

Hele åtte firmaer kjemper om jobben med å bygge ny tverrvei på Jessheim. Den blir om lag 650 meter og skal gå fra fv. 174 (bildet) over til fv. 459 og inkluderer blant annet en jernbanekryssing. Budene varierer fra 138,3 til 163,1 millioner kroner. (Foto: Håkon Aurlien)

LEGGSBREMS



RETARDER: Jan Yngvar Tømmerholt mener alle tunge lastebiler bør ha enten retarder, en hydraulisk brems her montert bak på gearkassen, eller forsterket motorbrems for å kjøre i bratte undersjøiske tunneler.

Ser hva du tenker i bil

Nå skal forskere skanne hjernen for å avsløre hvordan den jobber når du kjører og tar beslutninger i trafikken.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**M**er kunnskap om hjernen vil være nyttig for bedre forståelse av beslutningsprosessen. Vi skal se på hjerneaktiviteten når ungdommer tar beslutninger i simulerte trafikksituasjoner der de påvirkes av jevnaldrende, sier Dagfinn Moe hos Sintef.

Han leder et prosjekt som er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trafi (Vegvesenet i Finland) og Centre for Cognitive Neuroscience ved Universitetet i Turku (Finland).

DATASPILL. Det som skal skje er at 32 ungdommer i alderen 16-17 år deles i to grupper basert på en psykologisk test om «sensation seeking» og risikovillighet. Deretter skal de ved hjelp av et dataspill kjøre en strekning der de må passere 20 lyskryss. Det gjelder å komme seg raskst mulig gjennom lyskryssene for å få en gevinst i enden av vegen. Underveis må de ta en rekke beslutninger – skal de ta sjansen på å kjøre over krysset når det blir gult? Og hvis det gikk bra å kjøre på gult i det første lyskrysset, skal de da stoppe eller ta sjansen neste gang det blir gult? Hvis det kommer en bil blir det kollisjon, og de må vente noen ekstra sekunder før de kan kjøre videre. Lykkes de med å kjøre på gult får de en tidsgevinst.

– Mens de gjør dette skanner vi hjernen for å se hva som skjer der. Vi skal undersøke hvordan hjernen håndterer problemer for risikovillige kontra de som ikke er det. Så kommer det interessante: Etterpå skal de ta samme testen mens andre ungdommer ser på. Hva skjer når de tar beslutninger under press observert av andre? Det blir spennende å se om de tar flere sjanser og tøffer seg og hvordan hjerneaktiviteten er da, sier Moe.

Ved en lignende studie i USA fikk de denne effekten tydelig fram.

AKTIVE OMRÅDER LYSER. – I skanneren kan vi se hvordan aktive områder i hjernen lyser opp. Nervesceller som er aktive må ha næring – som sukker og oksygen. Når disse er i aktivitet, blir det økt blodtilførsel. Jobber cellene hardt, blir det større blodtilstrømning og oksygenforbruk, og gjennom en statistisk analyse avdekkes graden av dette og man fargelegger områder som er aktive for å vise resultatbilde. I en studie ved universitetet i Bergen så de på effekten av 0,8 promille på korttidsminnet. Ved de vanskeligste oppgavene kom effekten av alkoholen tydelig fram ved at nervescellene ikke ble aktivert nok til å løse oppgaven, forteller Moe.

BEDRE LÆRING.

Utviklingen de siste ti årene viser at kunnskap fra nevrovitenskapen vil ha stor betydning for forståelsen av menneskets tanker, følelser og handlinger knyttet til blant annet læring.

– Vi må utfordre ungdom til å reflektere og det er viktig å finne pedagogiske innfallsvinkler som aktiverer hjernen optimalt. Hjernen har sine «superhighway» med mentale rekkverk, lyskryss og rundkjøringer. I mange sammenhenger bærer læringsprosesser preg av å kjøre mot kjøreretningen, sier Moe.

Hjernen har sine «superhighway» med mentale rekkverk, lyskryss og rundkjøringer. I mange sammenhenger bærer læringsprosesser preg av å kjøre mot kjøreretningen.

Dagfinn Moe, Sintef

ger bærer læringsprosesser preg av å kjøre mot kjøreretningen, sier Moe.

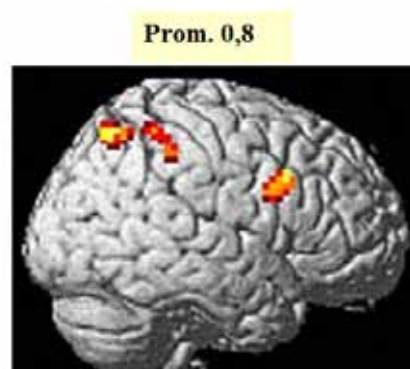
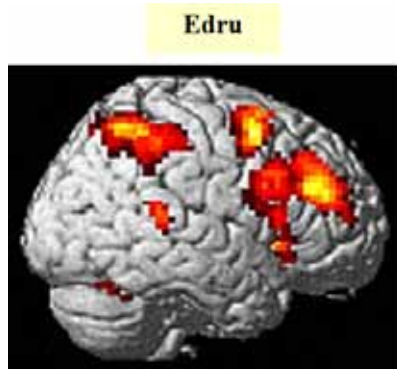
TRENGER GRUNNKUNNSKAP.

– Moderne metoder gjør at vi kan finne ut mer enn før om hvordan hjernen fungerer. Dette er viktig fordi det kan gi oss verdifull kunnskap om hvordan vi kan få dyktige sjåfører - funnene har potensiell betydning både for opplæring og atferd. Vi mener det er riktig å gå nye veier for å finne ut mer, sier Torbjørn Tronsmoen og Lars-Inge Haslie som jobber med trafikantadferd og føreropplæring i Statens vegvesen. ■

Tekst og foto Synnøve Lien

Kakefest for Jondalstunnelen

Det vart fest for alle i Hardanger da statsminister Jens Stoltenberg og fylkesordfører Tom-Christer Nilsen opna Jondalstunnelen. Det kom nesten dobbelt så mange gjestar som forventa – trass stritt regnvér i byrjinga av arrangementet. Jondalstunnelen vil få mykje å seie for samferdsle, samarbeid og næringsliv i Hardanger. Statsministeren var også oppteken av at all vegbygginga i området, inklusiv Hardangerbrua, vil knytte bygdene tettare saman.



SER AKTIVITET: Her ser en hjerneceller i aktivitet – uten og med påvirkning av alkohol.



NY SYKKELVEG I SANDNES

Langs fv. 443 i Sandnes kommune i Rogaland skal det bygges snaue to kilometer ny sykkelveg. Oppdraget på om lag 16,5 millioner kroner skal utføres av den lokale entreprenøren Stangeland Maskin AS. Utbyggingen skal være ferdig til sommerferien 2013.

SJEKKER NØYE: Isac Odelid hos IKEA Furuset i Oslo låner ikke ut en eneste henger uten å bruke Vegvesenets tilhengerkalkulator.



SØRGER FOR SIKKER FRAKT

IKEA Furuset i Oslo slipper ingen ut på vegen med for stor tilhenger og last: Ved hjelp av Vegvesenets tilhengerkalkulator kan de lett sjekke hva som er lov – og stopper halvparten av kundene.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**V**i oppdaget kalkulatoren en travel kveld da vi hadde lånt ut mange hengere. Vi visste ikke om tilhengerreglene da, men en kunde ble stoppet

av Statens vegvesen i nærmeste rundkjøring her, og måtte sette igjen hengeren i vegkanten. Etter denne hendelsen bestemte vi oss for å hjelpe kundene med å følge reglene, og fant tilhengerkalkulatoren på nett, forteller serviceleder i Bytte- og returavdelinga, Marianne Jøransen:

– I forbindelse med en uheldig hendelse

med en henger i Trondheim var det forresten en som skrev på chat i ei nettavis der at vi på Furuset var flinke og strenge på reglene. Det tar vi positivt, det er viktig at vi tar ansvar med tanke på liv og helse, sier Jøransen.

SIER NEI TIL HALVPARTEN. Hver dag

er det i snitt 20 som låner henger på IKEA Furuset, det vil si over 6000 i året.

– De fleste vil laste hengeren full, og vi sier nok nei til rundt halvparten av dem som skal låne henger. Mange blir irriterte fordi de alltid har fått låne før – og får låne andre steder. Vi har hatt en del konflikter rundt dette, og har også måttet ringe politiet og

VEGMUSEET:

Vyer for Vegmuseet

Direktøren for Norsk vegmuseum, Geir Atle Stormbringer (bilette) har vore nesten eitt år i jobben og ser eit stort potensiale i vidare utvikling av museet og oppgåvene dei er sett til å arbeide med.

Dei siste dagane i august var over 40 veghistorie-entusiastar samla til Museumskonferanse i Bergen. Vegdirektør Terje Moe Gustavsen opna konferansen. Han trekkjer fram at det er viktig også å ta vare på den nære fortida vår.

– **VIKTIG OPPGÅVE.** – Infrastrukturen vår endrar seg heile tida, og er ein svært viktig del av historia vår. Vi forstår at vi må ta vare på gamle steinkvelvbruer, men forstår vi like godt at vi skal forvalte kunnskapen som er 10, 20 eller 30 år gamal? Kva for ansvar har Vegvesenet i denne samanhengen? spurde Vegdirektøren retorisk.

– Dette er ei viktig oppgave, og den museale verksemda i Vegvesenet er eit solid grunnlag for denne jobben. Vi skal legge til rette for at framtida skal forstå fortida. Pensjonistane veit mykje og er ein bra bank, fortsatte han.

Til stades var naturleg nok Geir Atle Stormbringer. Med seg hadde

han naturleg nok sine tanker kring framtida til vegmuseet.

STIKKORD: KVALITET. – Norsk vegmuseum har alltid vore ein av mine favorittar, seier Stormbringer. Eg kan ikkje seie akkurat kva det er, men eg trur det dreier seg om at det som er gjort her er prega av kvalitet.

– Her er gjort eit solid arbeid, og eg har ikkje noko ønske om å revolusjonere Norsk vegmuseum, seier Stormbringer.

OMFATTANDE UTFORDRING. Museumsverksemda i Statens vegvesen er svært omfattande både når det gjeld mangfald og geografi. Ei formidabel oppgave, pluss at alle vegvesentilsette i det ganske land har fått eit forhold til vegmuseet som kultursenter og samlingsstad.

– Vi har mange prosessar på gang for å utvikle museet vidare, seier direktøren.

FAKTA:

02

To firmaer kjemper om å oppgradere fv. 110 St. Hansfjellet tunnel i Fredrikstad. Budene fra Implenia og AF-gruppen ligger på litt over 28 millioner kroner.



OPPSTART I LAVANGSDALEN

Nå starter arbeidene med midtdeler på E8 Lavangsdalen (bildet) i Troms. Mandag 27. august markerte Statens vegvesen oppstart av arbeidene med midtdeler på den ulykkesutsatte vegstrekningen på E8 Lavangsdalen. Anne Marit Bjørnflaten (Ap), nestleder i Stortingets transport- og kommunikasjonskomite deltok under markeringa.



BIL OG HENGER-APP

Appen med tilhengerkalkulator og annen nyttig informasjon kan du gratis laste ned via din smarttelefon ved å søke på «Bil og henger» i App Store eller Google Play.



OVER 100.000 NEDLASTINGER!

Det er viktig at vi tar ansvar med tanke på liv og helse.

Marianne Jøransen, IKEA

Statens vegvesen når folk slår seg vrang og det er tvilstilfeller rundt disse kompliserte reglene, sier Isac Odelid og fortsetter:

– Mange får «sjokk» når de ikke får kjøre med henger, og disse må enten få kjørt varene hjem eller leie en annen henger. Det tar tid å endre kundenes vaner, men de begynner å bli vant til hvordan det er nå. Nå vet vi at kalkulatoren viser riktig svar. Hvis noen protesterer, viser vi bare skjermen med tallene, og da er det ikke mer å diskutere.

INFORMERER VED KØLAPP. Jøransen forteller at de også har endret skiltene sine etter at de tok i bruk kalkulatoren.

– Der kundene trekker kølapp får de beskjed om at de må ha både førerkort og vognkort i tillegg til kvittering når de skal låne henger. Vi prøvde først å lære medarbeiderne reglementet, men det er altfor komplisert, så denne tjenesten på nett er god å ha, sier hun.

FORBILLEDLIG. – IKEA Furuset i Oslo har oppdaget tilhengerkalkulatoren på nettet uten vår hjelp, og bruker den på en forbilledlig måte. Vi håper flere varehus og andre som både låner ut og leier ut tilhengere tar i bruk tilhengerkalkulatoren. Bedrifter som IKEA bidrar til å gjøre vegene tryggere ved å hjelpe sine kunder med å overholde loven og ikke kjører med for tung last eller stor henger, sier fungerende webredaktør Anne Helene Bølstad i Statens vegvesen.

OVER 100.000 HAR LASTET NED APP. – Vi må bli flinkere til å markedsføre tilhengerkalkulatoren og ikke minst mobilappen Bil og henger. Denne appen er nå lastet ned til over 100.000 telefoner og nettbrett, og det kun etter nyheter og annen informasjon på nettet. Dette er selvfølgelig tall vi er veldig fornøyde med, men vi ser at det er behov for å nå ut til mange flere potensielle brukere, sier Bølstad. ■

Bedrifter som IKEA bidrar til å gjøre vegene tryggere ved å hjelpe sine kunder med å overholde loven og ikke kjøre med for tung last eller stor henger.

Anne Helene Bølstad, Statens vegvesen

Tekst Synnøve Lien Arkivfoto Henriette Erken Busterud

Han ser mellom anna fram til meir forskingsarbeid og publisering av resultatata.

400.000 ENTUSIASTAR. Planar for å samordne Norsk kjøretøystorhistorisk museum med Norsk vegmuseum har vore diskutert i mange år.

– Over 400.000 kjøretøystorhistorisk er ei stor brukargruppe som vegmuseet kunne gitt eit tilbod til ved ei eventuell samanslåing. Trafikksikkerhetssenteret ved museet kan også utviklast med ei slik konsollidering. Dette er planar vi må få ei avklaring på i næraste framtid, seier Stormbringer.

– Elles er ny basisutstilling på gang og det kjem nytt arkiv. Vi går også gjennom drifta der vi ser på avtalar og rutinar som kan betrast, sier direktøren.



MILJØ:



FRA E6 TIL BOTANISK HAGE: Nils Petter Bergersen og Kristina Bjureke ved Naturhistorisk museum med frørik jordhaug som skal bli til blomstereng i Botanisk hage.

BLOMSTER PÅ JORDOMSEILING

Engjord som er gravd ut i forbindelse med ny E6 i Gudbrandsdalen er kjørt til Botanisk hage, Naturhistorisk museum i Oslo. Der skal prestekrager og blåklokker med røtter fra dalen se dagens lys neste år.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Slåttemarkene med en symfoni av blomster som prestekrager, blåklokker og ballblomster var et vanlig skue i kongeriket rundt 1950. Men så begynte en å gjødsle jorda for å få bedre avlinger, noe som gjorde at mange arter bukket under. Og det som før var fargerike slåttemarker ble til jorder med rent gras eller korn. Samtidig var det mange gamle slåttemarker som ble til beiter.

NESTEN UTRYDDET. – Uten at vi merket det var det plutselig bare en prosent igjen av slåttemarka som ikke var gjødslet. Dette ble registrert og lagt inn i en naturbase, og slåttemark ble vurdert som en «prioritert naturtype» i 2011, og er viktige å ta vare på. Derfor ville vi gjerne ha eksempler på dette i hagen vår, som vi også kan bruke i undervisning av elever, sier Kristina Bjureke som er universitetslektor ved Naturhistorisk museum.

FULL ENG I 2014. – Vi tok kontakt med Statens vegvesen, som først ikke hadde noe slik jord. Men så fikk vi tips fra Janicke Haug i Region Øst om denne jorda fra ei eng som ligger midt i traséen til ny E6 gjennom Gudbrandsdalen. Denne ble kjørt ned hit i slutten av august, og nå er vi i ferd med å legge den utover i et område i Botanisk hage hvor vi fjernet hagejord og plenta til en dybde av 40 cm. I jordhaugen her

ligger det en frøbank – som vil blomstre på samme måte som i Gudbrandsdalen. Neste år vil det antagelig bli noen hull som må plantes til ved hjelp av frø fra blomstene som kommer opp. Men målet mitt er at vi skal ha den første slåtten her under jubileet i 2014 når Botanisk hage feirer 200 år, og låne er alt på plass, sier Bjureke fornøyd.

Hun forklarer at alle slåttemarker må slås og høyet rakes vekk, ellers ligger råtnende planter og gjødsler og konkurransesterke arter kan ta overhånd. Hvis det ikke blir slått, vil blomstene sakte men sikkert forsvinne.

– Jeg er glad for at Jernbaneverket og Statens vegvesen har ansatt biologer som er vaktbikkjer og passer litt på ting som dette, sier Bjureke.

SKJER IKKE OFTE. – Det er ikke ofte vi har kjørt bort eng, som i dette tilfellet. Når en bygger veg prøver en å unngå slike områder. Men hvis vi berører områder som er viktig for naturmangfold, for eksempel artsrik engmark, prøver vi å bruke den som toppmasse i vegkanter, fortrinnsvis langs vegger med lite trafikk eller lav fartsgrense: Lav årsgjødntrafikk eller fartsgrense generer lite turbulens i lufta, dette er fordelaktig for insekter som tiltrekkes av vegkanter med mange blomster, sier biolog Janicke Haug i Region øst – som er glad for at Vegvesenet kan bidra til å bevare en del sjeldne arter på denne måten. ■

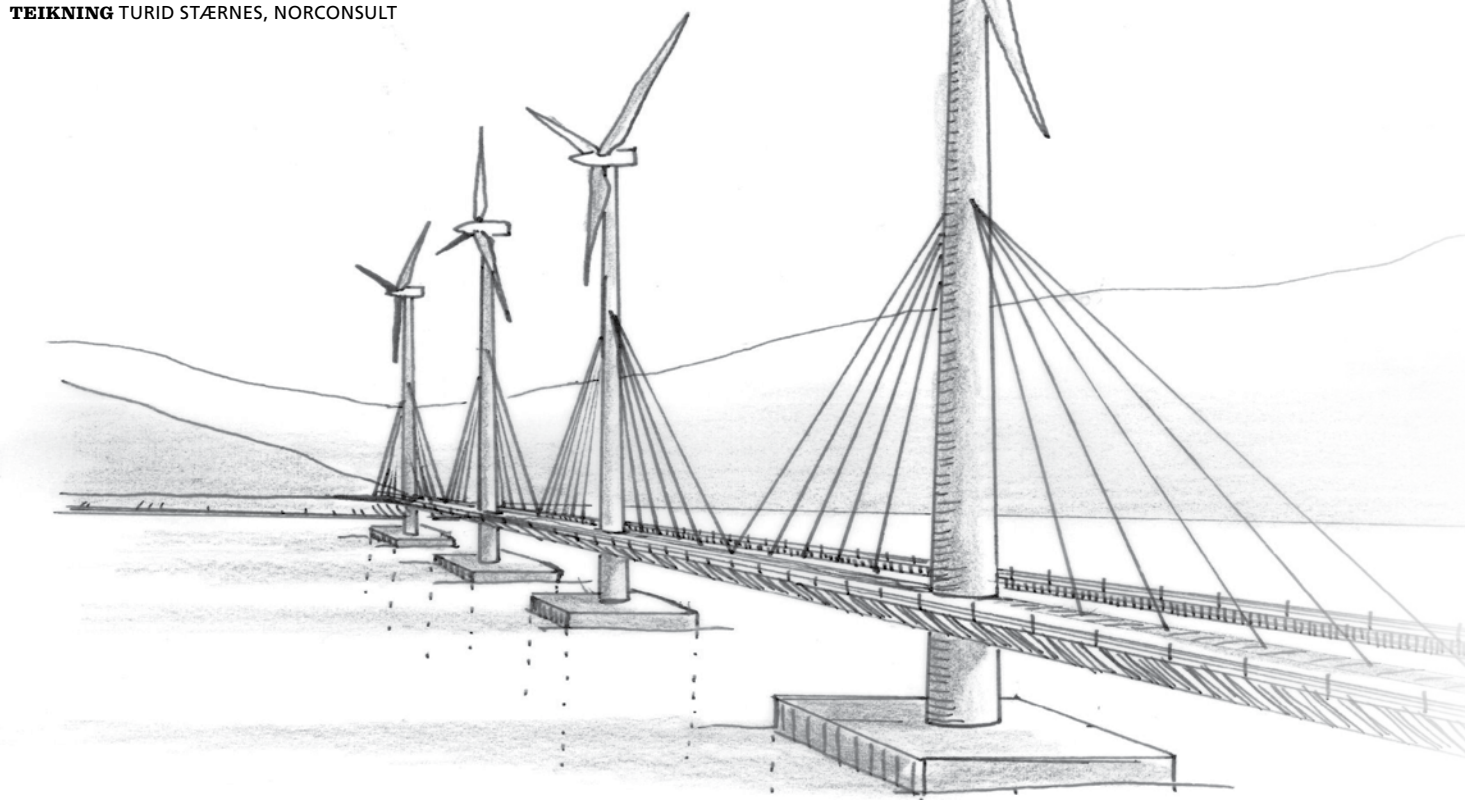


GAMAL BIL OPNA NY TUNNEL

Fredag 7. september blei Stettetunnelen i Skodje opna. Varaordfører i Haram, Svein Harsjøen og ordfører i Skodje, Terje Vadset, kørde som dei første gjennom tunnelen i veteranbil. Statens vegvesen byggjer Stettetunnelen på oppdrag frå Møre og Romsdal fylkeskommune. Bygginga starta 29. juni 2011. Tunnelen er del av prosjektet E39/fylkesveg 661 Digernes-Sette. (Foto: Solveig Oterhals Landsvik)

Eit vindkraftverk bygd saman med ei bru over Boknafjorden er teknologisk svært krevjande, men kan vere økonomisk gjennomførbar. Eit bølgekraftverk kan gi like mykje straum som forbruket i 50.000 hushaldningar.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN
TEIKNING TURID STÆRNES, NORCONSULT



Kraftsatsing for Ferjefri E39

◀ **TANKEEKSPERIMENT:** – Store naturlaster kan utnytast til energiproduksjon. Delprosjektleiarene Mohammed Hoseini og Livvard Skorpa presiserer at det framleis er mange usikre faktorer som må på plass før ein kan si om bygging av ei bru med tilhørende kraftverk, faktisk vil bli gjennomført.

Då bru- og tunnelbygjarar, samfunnsøkonomar og regional- og rikspolitkarar samla seg til ferjefri E39-konferanse i Molde denne månaden, utvikla denne seg til ein kraftsamling.

Utgreiingar frå delprosjekt syner at det er mogleg å få knytt E39 saman over ei 20-års periode. Gevinstar er lågare transportutgifter, berre i spart tid frå 4-6 mrd kroner pr år, og betre utnytting av arbeidsmarkeda. Politikarar ga klarsignal til å fortsette planlegginga fram mot eit endeleg forslag neste haust.

POTENSIALE.

Interessa for prosjektet auka markant då konferansedeltakarane fekk høyre om potensialet i å skape ny energi.

– Grove anslag syner eit potensiale til energiproduksjon på 20-236 GWh pr kilometer bru kvart år frå bølgekraft og 16-171 GWh frå tidevasskraftproduksjon, ved kryssinger over Boknafjorden, Moldefjorden og Bjørnafjord, sa delprosjektleiare Mohammed Hoseini.

Bølgekraft gjer mest straum, aleine over Boknafjorden kan det gi like mykje energi



Mohammed Hoseini



Livvard Skorpa

UTBYGGING:

Ferjefri-bru over Oslofjorden?

De banebrytende bruene som er utviklet til «Ferjefri E39-prosjektet» kan komme til nytte i Oslofjorden.

Neste måned skal planleggere samles til et ideseminar i Moss etter at Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å utrede mulighetene for en fast forbindelse over fjorden til erstatning for Norges travleste riksvegsamband, de fem Bastøfergene i trafikk mellom Moss og Horten. Arbeidsgruppa har fått et bredt mandat, både bru og tunneløsninger kan være aktuelle og løsningene kan finnes på strekningen helt fra ytterst i Oslofjorden til Drøbak.

I høst er det foretatt seismiske grunnundersøkelser flere steder i fjorden. Skal en Oslofjordbru bygges syd for Hurumlandet innebærer det fundamentering på dypere vann enn noe sted i Norge i dag. Alternativet kan være flytende fundamenter som nå er utviklet for Vestlandsfjordene med dybder mellom 300 og 1300 meter.

► **INSPIRERER:** E39-bruene inspirerer planleggere som nå skal møtes for å se på mulighetene for å bygge en bru eller tunnelkryssing sør i Oslofjorden.



Tekst Håkon Aurlien Illustrasjon Aas-Jakobsen/Statens vegvesen

FAKTA:

07

Sju firmaer vil bygge 4 kilometer gang- og sykkelveg langs fv. 115 i Aurskog-Høland kommune i Akershus. Budene varierer fra 29,9 til 38,7 millioner kr.



REDET MINNESMERKE

Eit minnesmerke over eit IOGT/DNT-stemne ved Godtemplarhammaren i Romsdalen i 1900 har nå fått si endelege plass. Det gikk tapt ved ei vegutviding i 1959. Ein tilnærma kopi vart så hoggen inn i ein bergvegg i nærleiken, og var utsett da Vegvesenet skulle reparere vegen etter orkanen Dagmar. – Saman med kommunen og IOGT vart vi einig om å prøve å redde minnesmerket og sprengje det ut i eitt stykke, fortel Statens vegvesen sin byggeleiar, Per Brandli (Foto: Bjørn Austigard, IOGT)



3D-ANIMASJON AV SOGNEFJORDEN

Ferjefri E39-prosjektet har laga ein ny 3D- animasjonsfilm om arbeidet for å få til ein ferjefri kystveg. Sjå den her: www.vegvesen.no/vegprosjekter/FerjefriE39



som går til drift av heile det norske vegnettet.

I dag er det ingen som med sikkerheit kan seie om det er mogleg å gjennomføre det svært avanserte prosjektet.

– Vindhastigheiten langs kysten er godt kartlagt, det er vanskeleg å gi eksakte berekningar, men per i dag ser det ut til at vindenergiproduksjon er økonomisk gjennomførbart i Boknafjorden, kunne han fortelje.

Solenergi gjer ikkje merverdi i dag, men kan få det i framtida etter vidareutvikling av teknologi som utnyttjer indirekte diffust sollys.

NATURLASTER. Energiprojektet er komme til i idéutvikling rundt Kyststamvegen som FoU-prosjekt. Skal E39 bli ferjefri må bruer og tunnelar erstatta åtte ferjesamband. Ein av desse blir neste år erstatta ved flytting av E39 til den nye Kvivsvegen.

– Dei resterande sju fjordkryssingane har ei breidde frå 2 – 7,5 kilometer, er 300 – 1300 meter djupe, har betydeleg skipstrafikk og har varierende grad av eksponering for naturlaster som bølger, straum og vind, sa delprosjektleiar Lidvard Skorpa.

Det er desse naturlastene som kan gi energi. Hoseini er klar på at spesielt vindkraftalternativet (vist på biletet) kan utsetje bruonstruksjonen for store belastningar. Dette vil medføre store utfordringar for bruingeniørane.

– Ferjefri E39 krev grensesprengjande løysningar. Dette er konstruksjonar der vi ikkje kan støtte oss på tidlegare praksis og erfaring, og krev målretta innsats innan FoU, utvikling av programverktøy og utarbeiding av regelverk for dimensjonering. Men dette treng ikkje å forsinke byggestart, sa Lidvard Skorpa. ■

Sagt på E39-konferansen

Torgeir Reve økonomiprofessor

En ferjefri E39 kan utløse et like stort verdiskapingspotensiale gjennom samling av kompetanse som utbyggingen av E18 Kristiansand –Arendal.



Olav Ellevset prosjektleder

Da vi startet prosjektet var ferjefritt Boknafjord, Bjørnefjord og Sognefjord urealistisk teknisk sett. Det mener vi det ikke er i dag.



Marit Arnstad samferdselsminister (Sp)

Pr. i dag fungerer ikke E39 tilfredsstillende. Jeg kan ikke love en ferjefri E39 men en mer ferjefri E39.



Tom Krister Nielsen fylkesordfører og leder av Vestlandsrådet

Det er inspirasjon i å bygge noe ingen andre har bygget før.



Bård Hoksrud stortingsrepresentant for FrP

130 milliarder kroner til dette prosjektet over 20 år er ikke mye. Dette er fylker som vil, og som får det til.



Terje Moe Gustavsen vegdirektør

Siden 1976 har fastlandsforbindelser gitt en ny hverdag for 300.000 mennesker i Norge. Nå skaper et prosjekt ny optimisme langs E39.



UTBYGGING:



VEGOPNING: Kommunal- og regionalminister Liv Signe Navarsete opna Kvivsvegen i lag med vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Kvivsvegen vert E39 frå neste haust

Det var en magisk stemning i Kvivstunnelen da kommunal- og regionalminister Liv Signe Navarsete opna Kvivsvegen laurdag 22. september.

TEKST HÅKON AURLIEN/ REIDUN ØVERLAND FOTO REIDUN ØVERLAND

I oktober neste år blir åtte kilometer rassikringstunnel ferdig forbi Hjarteborget. Etter det blir E39 flytta til Kvivsvegen slik at eit av åtte gjenstående ferjesamband på E39 er historie.

GRENSE I TUNNEL. Den offisielle opninga gjekk føre seg ved fylkesgrensa mellom Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane, om lag midt inne i den 6,5 kilometer lange Kvivstunnelen, som ei magisk, historisk og etterlengta handling.

Kvivsvegen knyt saman 60 000 innbyggjarar i Nordfjord og på søre Sunnmøre til ein større bu- og marknadsregion, og opnar for ferjefri E39 mellom Lote og Festøy. Vegen gir og eit raskare aust/ vestsamband mellom Søre-Sunnmøre og Austlandet via riksveg 15 over Strynefjellet.

Den nye E39 blir lengre enn dagens trase. –Det er viktig for folk på Vestlandet å sleppe fergetidene. Må du vente i ti minutt i ferjekø, er det like raskt å køyre den nye vegen, seier byggeleiar Oddbjørn Plassen.

17 KILOMETER. Kvivsvegen består av vel 17 kilometer komande E39, og av dette er om lag 9,6 kilometer tunnel; Kvivstunnelen på 6563 meter, Eidsnakkstunnelen på 1627 meter, Fyrdsbergstunnelen på 1182 meter og Damfosstunnelen på 218 meter. I tillegg har Statens vegvesen blant anna bygd den 144 meter lange Kvivsbrua, 2900 meter sidevegar og 1550 meter gang- og sykkelvegar.

Anleggsarbeidet starta i januar 2009, og prosjektet er kostnadsrekna til 1045 millionar 2008-kroner og vert finansiert med statlege midlar og med forskottering av 44,4 mill frå Kvivsvegen AS.

Selskapet Kvivsvegen AS vart skipa i

1985. Selskapet sitt føremål var å medverke til fullfinansiering og realisering av Kvivsvegen. Før byggjearbeidet var prosjektet gjennom fleire rundar i Stortinget og underlagt ei brei kommunal og fylkeskommunal handsaming. Endeleg søknad om bompengefinansiering vart sendt Statens vegvesen i 2006 og godkjent av fylkestinga i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal i 2007. Samferdsleminister Liv Signe Navarsete gjorde så 2008 eit framlegg om statleg fullfinansiering, at aksjekapitalen til bompengeselskapet vart omdisponert til forskottering med tilbakebetaling i 2020. ■



E39 blir forlenga når Kvivsvegen blir europaveg neste haust.



SPRÅK:

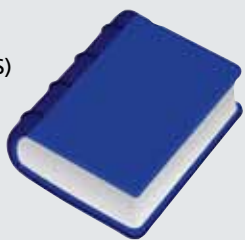
Tekst Henriette Erken Busterud III. Colourbox

Smart ordbok

– Dette er ei unik ordbok for intelligente transportsystemer (ITS) som gjer det enklere for bransjen å snakke same språk, sier Even Myhre i Statens vegvesen.

Han har ledet arbeidet med å få ordboka med termer om intelligente transportsystemer godt plassert på nettet. Her er det nyttige ord på engelsk/svensk/norsk/dansk/islandsk/finsk for vegvesenansatte, entreprenører, konsulenter og andre.

– Vi har 900 faguttrykk her i denne tredje versjon vi lager av ordboka, så det er en dobling av antall termer fra første utgave som kom i år 2000. Under hvert ord er det en klar definisjon av hva en legger i ordet, og det er jo viktig når en jobber med alt fra å skrive anbud til europeisk standardiseringer, forteller Myhre. På Nordisk vegforums hjemmeside, www.NVFNorden.org ligger det både link til ordboka og nedlastbar PDF-versjon. Det ligger også informasjon på www.piarc.org. Ordboka er et resultat av flere års jobbing i Nordisk vegforum.





KOLONNE I VALLAVIK

Det er kolonnekøring i rv. 13 Vallaviktunnelen (bildet) i Hardanger ut 2012 i samband med fornying av elektriske anlegg i tunnelen. Vegen er open ein gong i timen. Arbeidet pågår kvardager frå 07 til 18 og 0830 til 1530 på laurdagar. Det er kolonne i baa retningar kvar halve klokke, det vil seia kl. 0830 og så vidare til 1730 (Foto: Kjell Wold)

Vurderer å lage kvikkleire

– Det er over 1750 kvikkleiresoner i Norge, og vi oppdager stadig nye soner. Vi trenger å samle mer data om dette, på et sted så alle får tilgang – i framtida kan det kanskje være på en app.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Det sier Vikar Thakur, som er en av Statens vegvesens eksperter på kvikkleire. Kvikkleire ble avsett under istida og finnes bare i Skandinavia og Canada. Ved belastning kan denne leira kollapse og bli helt flytende. Det stiller store krav til en vegbygger, som av og til må bygge i slike områder.

TRE SKRED PÅ FIRE ÅR. – Vi har hatt tre store kvikkleireskred på fire år – i Lyngen i nord og i Kattmarka i Namsos og Byneset i Trondheim. De to første skjedde i forbindelse med utbygging, mens skredet på Byneset ble utløst av naturen sjøl. Ingen liv har gått tapt i disse skredene, men det minner oss på at vi hele tida må være på vakt når vi bygger veg på et område som kan endre seg fra fast masse til suppe på et sekund. Vi har flere grunnundersøkelser og kontrolltiltak enn før når vi bygger i områder med kvikkleire, sier Vikas Thakur.

MÅ BYGGE. For Statens vegvesen må hvert år bygge i kvikkleireterreng, men det skjer relativt få uhell og skred sett i forhold til hvor mye som bygges. Et godt eksempel er Møllenberg i Trondheim, der Statens vegvesen bygger komplisert løsmassetunnel som går gjennom kvikkleire. – Vi prøver å unngå å prosjektere nye vegger i kvikkleireterreng - når vi oppdager det - og hvis det er mulig. Men planprosessen er ofte slik at det er mange hensyn som spiller inn på hvor vegen skal legges. En del gamle vegger er også bygd i kvikkleireområder som ikke var kartlagt. Skal

en utvide disse vil det koste mye ekstra å stabilisere området. Vi har for eksempel bygd gang- og sykkelveger der stabiliseringstiltak koster mer enn selve vegkonstruksjonen, opplyser Thakur.

Det er livsviktig med mer informasjon om hvor det er kvikkleire, går det et ras er det viktig for myndighetene å vite om de må evakuere.
Vikas Thakur, Statens vegvesen

STORT SAMARBEID. Thakur har ansvar for et kvikkleireprosjekt i NIFS (Naturfare, infrastruktur, flom og skred). Der samarbeider Jernbaneverket, Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) om felles utfordringer med flom, skred. – Sikkerhet og regelverk er det viktigste vi jobber med. I dag har ulike etater ulike retningslinjer når det bygges i kvikkleireområder. Målet er å få til et felles regelverk slik at en reduserer faren for at skred skal utvikle seg til større områder, sier Thakur.

MÅ KARTLEGGE UKJENTE SONER. Det er mange steder med kvikkleire i Norge som ikke er kartlagt godt nok. Dette

er et ansvar som ligger hos NVE, men Statens vegvesen har også ansvar for å bidra med data når de bygger i kvikkleireområder.

– Det er over 1750 kvikkleiresoner i Norge, og vi oppdager stadig nye soner. Vi trenger å samle mer data om dette, på et sted så alle får tilgang - i framtida kan det kanskje være på en app. Det er livsviktig med mer informasjon om hvor det er kvikkleire, går det et ras er det viktig for myndighetene å vite om de må evakuere. Nå kan det ta mange timer å få greie på dette siden informasjon om grunnforhold ikke finnes i en database, sier Thakur.

INGEN KVIKK KUNNSKAP.

– Kvikkleire er et materiale som vi ennå ikke vet alt om, og metodene vi bruker når vi dimensjonerer er forholdsvis grove. Geoteknikerne våre vet mye om kvikkleire, men det er også viktig at andre med byggherreroller har god kunnskap: De må forstå at små inngrep i kvikkleireområder – som å legge en liten fylling - kan få alvorlige konsekvenser. Derfor foreleser vi om dette temaet både internt og på høyskoler og universitet, sier Thakur.

Thakur har også utviklet «kvikkleireskole» på intranettet. Her beskriver han alt fra hvordan en unngår skred til hvor mye det koster med geotekniske undersøkelser. ■



UTBYGGING:

Tekst og foto Heidi Ravnestad

E16 over Filefjell stengt minst ein måned

Ustabil fjell skaper utfordringer for vegbyggjarane på Filefjell. Midt i september rasa det igjen i fjellskjeringa ovafor Maristova. Dermed vert E16 permanent stengt og vegen kan tidlegast opne 12. oktober.

I samband med utbetring av E16 mellom Smedalsosen og Borlaug har det i haust vore utført eit utfordrande sprengingsarbeid. Arbeidet har gått føre seg i eit trangt parti langs elva Smedøla, i ei fjellskjering som på det høgste er 32 meter. I utgangspunktet var det planlagt stenging av E16 måndag-fredag i åtte veker. På grunn av utgliding og ras under sprenging blir stenginga no utvida.

Ved sprenging av ei salve tidleg i september skjedde det eit utfall i fjellskjeringa. Det betyr at delar av fjellet under der det vart sprengt rasa ut. Store blokker og steinmassar kom ned i vegen. Blokkene slo også sund ein mellombels mur som var sett opp på nedsida av vegen. Under ny sprenging skjedde det same igjen.

En geolog har vore på staden, og saman med byggherre og entreprenør vart det konkludert med at arbeidet med å opne og sikre vegen vil vere så omfattande og utfordrande at det ikkje let seg gjere før tidlegast 12. oktober.



FAKTA:

05

Firmaer vil bygge en 1,7 km gang- og sykkelveg langs fv. 379 i Sola i Rogaland. Alle tilbudene er fra lokale firmaer og varierer fra 18,5 til 26,3 millioner kroner.



FOTO: GISELLE JENSEN

TS-KONFERANSE REGION NORD

15.-16. oktober samles trafikksikkerhetsmiljøet i Nord-Norge til konferanse i Tromsø. Konferansen er åpen for både eksterne og interne deltakere som jobber med ts. Hensikten med konferansen er å presentere den kunnskap vi har om trafikkulykker og hvordan den kan brukes i det ulykkesforebyggende arbeidet. Det settes også søkelys på trafikanterroller.

e-app



SUPPE PÅ ET SEKUND: Det er utfordrende å bygge veger i kvikkleireområder. Vegvesenets Vikas Thakur leder et prosjekt med Jernbaneverket og NVE om kvikkleireproblematikk.

► BROKAREN:



GODT MOTTATT: Mr. Borre ble godt tatt i mot blant annet ved Jiangsu Scientific Research Institute i Nanjing.

Gjesteprofessor Mr. Borre

Børre Stensvold, leder av Vegdirektoratets bruseksjon, kan nå titulere seg som kinesisk gjesteprofessor. I Kina skrives etternavn først, derfor er han der kjent som «Mr. Borre».

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO PRIVAT

Oppnevningen er kommet fra de kinesiske vegmyndigheter og er et direkte resultat av hans studiereise tidligere i år da han i løpet av syv uker besøkte 80 av de største bruene i det fjerne Østen.

– Jeg er selvsagt beæret, men dette er faktisk en anerkjennelse til hele det norske brumiljøet. Dette omfatter både brumedarbeiderne i Vegdirektoratet, de mange og svært kompetente brufolkene ute i regionene og ikke minst bransjen med gode brutekniske rådgivende konsulentfirmaer. Sammen bidrar alle til å utvikle systemer, regelverk og rutiner, og deler kunnskap med hverandre gjennom møter, samlinger og konferanser. Dette gjør at jeg kan skryte av vår kompetanse, kvalitetssikring og oppfølging av sikkerheten rundt bruer, selv om vi har et stort vedlikeholdsetterslep, sier Stensvold.

Det er ikke bare Stensvold som føler seg beæret. Også vegdirektøren jubler over nyheten fra Kina.

– Dette er en skikkelig anerkjennelse både av Børre som fagmann, Vegvesenet som etat og bruforvaltning som fagmiljø. Vi har flere professorer i våre rekker, men har nå fått vårt første kinesiske. Dette er en ære og en heder som er velfortjent, sier Terje Moe Gustavsen.

PERSONLIGE KONTAKTER. Studiereisen tidligere i år var basert på personlige kontakter skapt gjennom mange år, og ble bredt omtalt i Veggen og vi i juni.

Bakgrunn for turen var et langvarig ønske om å besøke den delen av verden der teknologiutviklingen nå foregår. Han besøkte fem vegadministrasjoner, fire fors-

kningsinstitusjoner og møtte det ypperste av brufolk i ni land. Faglige og personlige relasjoner ble forsterket, nye ble skapt.

RÅDGIVER. Underveis ble han invitert til å bli internasjonal rådgiver for de kinesiske vegmyndigheter. I sommer fikk han så melding om at de kinesiske vegmyndigheter på nasjonalt nivå hadde utnevnt han til professor ved deres «Research Institute of Highway» i Beijing.

Stensvold har ikke full oversikt over hva gjesteprofessoratet innebærer. Men i november har han takket ja til å delta ved en nasjonal bruvedlikeholdskonferanse med 300 deltakere i Shnezhen, en times bilreise fra Hong Kong. Der er spesielt bedt om å presentere det norske system for bruvedlikehold, inspeksjon og bedømmelse. Alle utgifter dekkes av de kinesiske myndigheter. ■

Dette gjør at jeg kan skryte av vår kompetanse, kvalitetssikring og oppfølging av sikkerheten rundt bruer, selv om vi har et stort vedlikeholdsetterslep. Børre Stensvold, Statens vegvesen.

► SØKERE:

Tekst Håkon Aurlien foto Statens vegvesen

Vil til Østfold

Tolv søkere har meldt seg til stillingen som avdelingsdirektør for Statens vegvesen i Østfold etter Turid Stubø Johnsen som nå er strategidirektør i Statens vegvesen Region øst. To av søkerne er interne, Roar Midtbø Jensen, 48, avdelingsdirektør i Vegdirektoratet og Jørn Simonsen, 49, seksjonsleder i Tromsø. En søker har bedt om konfidensiell behandling.

De øvrige er Lars Petter Fjær, 48, fra Røyken, Farhat A Chaudhry, 48 fra Rygge, Svein Ivar Siggerud, 49 fra Ås, Carl Erik Berentsen, 72, Espen Sagmoen, 44 fra Bærum, Morten Fredriksen, 32 fra Rygge, Inge Richard Eeg, 55 fra Halden og Inge Erik Kristiansen, 34, fra Hammerfest.



Roar Midtbø Jensen



Jørn Simonsen



► **KRONIKK:**

Hardangerviddatunnelen:

Korteste og mest vintersikre veg Oslo-Bergen

Den korteste vegen mellom to punkt er den rette linja. Når det gjelder Oslo-Bergen er det rv. 7 som ligger nærmest denne rette linja. Rv. 7 Oslo-Bergen går over Hardangervidda, Nord-Europas største høyfjellsslette vest for Uralfjella og Norges desidert største nasjonalpark. Avstanden fra Haugastøl i Hol kommune i Buskerud til Maurseth i Eidfjord kommune i Hordaland over vidda er 42 kilometer og går opp i 1250 meters høyde over havet. Med det flate landskapet er vegen utsatt for mye stenging vinterstid ved dårlig vær. Stenging og kolonnekjøring på rv. 7 over vidda kan enkelte vintre utgjøre tett oppunder 1000 timer.

Fore villrein som i årtusen har trukket nord-syd på Hardangervidda, er og blir høye brøtekanter en barriere sammen med trafikkstøyen som er der vinterstid. Forskere fra NINA (Norsk Institutt for Naturforskning) i Trondheim har gjennomført GPS-målinger på villrein. Den viser at villreinen holder seg på god avstand fra rv. 7 om vinteren på grunn av støyen.

8. mars 2012 trakk en villreinflokk på om lag 400 dyr sørover ved Hardangerjøkulen og ved Ørterenvann. Den ble skremt tilbake av støyen fra tunge kjøretøy og brøytebiler. Tre ganger forsøkte flokken å krysse rv. 7 før den dreide tilbake mot Hardangerjøkulen. Den nærmeste avstanden flokken var fra riksvegen var om lag to kilometer. Det viser hvor var den er for støyen fra biltrafikken.

Statens vegvesen kom i 2006 med en rapport som vurderte tunneler over vidda, såkalte miljøtunneler. Det var en omfattende utgreiing som tar for seg de 14 mest brukte trekkrutene for villreinen nord-syd i dette området. Rapporten pekte ut fire tunneler som skal minske barriereeffekten for villrei-



nen og samtidig bedre trafikkforholdene for bilistene vinterstid.

Men med slike miljøtunneler vil Hardangervidda fortsatt ha lange, åpne strekninger som vil være værutsatt og kreve stenging ved dårlig vær. Samtidig vil det flate landskapet på vidda gjøre miljøtunnelåpningene med lange skjæringer vanskelig å holde åpne ved fokksnø. Villreinen vil også da fortsatt bli berørt av støy fra trafikk og brøyteutstyr på flere lange strekninger.

Rv. 7 Hardangervidda er av vegdirektøren vedtatt som Nasjonal Turistveg fra 2012 på strekningen fra Eidfjord, opp Måbødalen og forbi Vøringsfossen og videre over vidda fram til Hugastøl. Ved Vøringsfossen skal det påkostes om lag 150 millioner kroner i

en glassbro over fossen med mere.

Vi er en Aksjonsgruppe bredt representert fra begge sider av vidda med formål å få bygd en helt ny veg mellom Haugastøl og Maurseth raskest mulig, den såkalte Hardangerviddatunnelen. Haugastøl på 995 moh blir med dette forslaget høyeste punkt på vegen. Vårt forslag går ut på å bygge en ny veg

Med en slik ny vegtrase vil rv. 7 Hardangervidda ikke berøre noen verna områder på vidda.



FOTO: Kjell Wold

Ivar Arne Lid murmester fra Geilo, siden 2010 medlem av Aksjonsgruppen for Hardangerviddatunnelen som ble stiftet for to år siden

fra Haugastøl 3,5 kilometer vestover langs sydsiden av Nygardsvatnet, derfra en tunnel på anslagsvis 15-17 kilometer videre vest/sørvestover som munner ut ved Sysenvann 940 moh. Deretter følge nordsiden av Sysenvann i åpen trase om lag fem kilometer, før parsellen avsluttes med en om lag 2,8 kilometer lang tunnel fra vestsiden av Sysenvann og ned til Maurseth om lag 800 moh.

Total lengde på den nye vegen vil bli 28,8 kilometer og vil korte ned vegen over vidda med vel 13 kilometer. I tillegg vil den nye vegen ligge 250 meter lavere enn dagens veg. Med en slik ny vegtrase vil rv. 7 Hardangervidda ikke berøre noen verna områder på Hardangervidda. Eksisterende rv. 7 kan stenges i tidsrommet oktober-april/mai og være Nasjonal Turistveg i sommermånedene. Med vårt forslag om Hardangerviddatunnelen vil alle dagens kjente problemer med vinterbrøyting av dagens rv.7 Hardangervidda være løst.

Når en også ser dette forslaget i sammenheng med Hardangerbrua som åpner sommeren 2013, innkortingen av rv. 7 Sokna-Ørtingvika i Buskerud (åpner sommeren 2014) samt utbedringene av rv. 13 Granvin-Voss vil en Hardangerviddatunnel gjensidig forsterke alle disse prosjektene. Hardangervidda vil være fri for tungtrafikk på eksisterende rv. 7 og på sommeren bedre forholdene både for turisttrafikken og reiselivet.

Med rv. 7 Hardangerviddatunnelen vil vi få en effektiv og vintersikker veg, som vil gi en reiseavstand mellom Oslo og Bergen på om lag 440 kilometer. Det gir en innkorting av vegen på vel 80 kilometer i forhold til E16 Filefjell

Når en ser uværet sist vinter med orkanen Dagmar, da de fleste veger øst-vest var stengt, og en vet at vi trolig har mer og hyppigere slikt vær i vente i årene som kommer, vil en ny rv. 7 under Hardangervidda gi fri ferdsel. Dette forteller litt om forutsigbarheten ved et slikt prosjekt. ■

► **ANSATTE SVARER:**

– Tror du det er mulig med maks fem års planleggingstid for vegprosjekter?

MARIANN LARSEN
Plan/forvaltning, Tromsø:

–Ja. Med god prosjektledelse, nok ressurser, unngå stopp mellom plannivå pga. uklar finansiering, god dialog med sektormyndigheter i planprosess og unngå innsigelser. Og at kommuner ikke ombestemmer seg og sender plan tilbake.



KJELL BLOMSETH

eiendom, Moss:
–Mulig, er i tvil om det er riktig å gjøre de grep som må til for å nå målet. Vi skal lytte til lokalkjente og ivareta lokaldemokratiet, skeptisk til statlig plan. For å redusere planleggingstida bør vi få statlig avklaring tidligere og redusere behovet for innsigelser.



SARA POLLE
veg/gateplan, Oslo:

–Ja. Ved å sile ut løsninger uten støtte så tidligst som mulig i planprosessen sparer man mye arbeid og tid. Man bør bruke bred medvirkning tidlig i planprosessen for å komme frem til løsninger med bred støtte.



FAKTA:

03

Bud er gitt på bygging av rundkjøring på rv. 23 ved Gullaug i Lier kommune i Buskerud. Budene er på 6,4 til 6,6 millioner kroner.

FAKTA:

04

Bud er gitt på forsterkning av to bruer langs fv. 40 i Numedal. Laugerud i Kongsberg og Vergja i Rollag. Budene varierer fra 14,9 til 18,6 millioner kroner.

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

Det aller viktigste budskapet er å øke «hverdagssyklingen» og «hverdagsgåingen».



Vegdirektør: Terje Moe Gustavsen

Vi må ikke gjøre barna en bjørnetjeneste

Nordmenn er blant de folk i verden som deltar mest i organiserte aktiviteter. Vi er med i idrettslag, trener på treningsentre og kjører barna våre til all verdens aktiviteter. Men samtidig er vi blant de folk i Europa som beveger oss minst – og for mange går aktiviteten nedover!

Særlig alvorlig er det at barn og unge beveger seg for lite. Bare på få år er det en markant øking av overvektige og fete barn. Dette gir selvsagt konsekvenser for barna nå, men det er bare forsmaken på hva overvekt og fedme kan gi av problemer senere i livet.

ÅRSAKENE OG SAMMENHENGENE er klare; Vi ligger alle langt under den anbefalte timen for daglig aktivitet for barn og langt under den anbefalte halvtimen for voksne. Sykling faller som en stein blant ungdom, og selv om det er positivt at unger og ungdom både går mer og reiser oftere kollektivt, er helhetsbildet bekymringsfullt fordi det totalt sett gir mindre fysisk aktivitet. Ikke minst fordi vi må regne med at ungdommene tar med seg både gode og dårlige vaner senere i livet.

I VÅRT VELSTANDSSAMFUNN har de fleste råd til å ta bilen i stedet for beina eller sykkelen, og mange kjører barna sine fordi de vil det beste for dem – fordi det går fortere og er tryggere på kort sikt. Men sjelden passer ordtakene som sier at «det gode kan bli det bestes verste fiende» bedre enn her. I vår godhet og omtanke kan vi påføre

våre barn store problemer i framtida.

HVA KAN VI SÅ GJØRE? Her er det mange som har ansvar. Både vi i Statens vegvesen, skolen, helsemyndigheter og foreldre må ta sin skjerv. Vi må tilrettelegge bedre. Vi må få enda mer fart på byggingen og tilretteleggingen av gang- og sykkelveger, og så må biltrafikken kjøre litt saktere der barn ferdes. Vi tar ikke tilretteleggingen alvorlig nok. Riktignok har vi bygget mye de senere årene, men vi må stå på enda mer. Vi må se dette i den helheten det fortjener, ha mer lederfokus og virkelig heve statusen i å arbeide med gåing og sykling. Vi må legge til rette for bedre drift av gang- og sykkelveger, særlig vinterstid. Og sist, men ikke minst, gå enda kraftigere inn i vår pådriverrolle for mer gåing og sykling.

SKOLENE MÅ SE PÅ SIN SYKKELPRAKSIS. På de fleste norske skoler er det nærmest opplest og vedtatt at det er for farlig for elevene å sykle til skolen før de kommer i femte eller sjette klasse og har tatt «sykkellappen». Trafikkopplæringen er viktig. Der bør skolene gjøre enda mer. Men at det skal være en nærmest fast aldersgrense er betenkelig. Trafikkbildet rundt skolene våre varierer. Rundt mange skoler er det så trygt at også yngre elever

bør få lov til å sykle. Her må skolene bryte opp tilvante mønstre, samarbeide med foreldrene og vurdere ut fra forholdene ved sin skole.

HELSEDIREKTORATET ER FLINKE TIL Å KREVE mer av oss for mer og bedre tilrettelegging for gående og syklende. Å være pådriver og på den måten ta sitt ansvar for forebyggende folkehelsearbeid gjør de rett i. Men både direktoratet og andre helsemyndigheter må også gjøre mer for å sette forbyggende tiltak for økt fysisk aktivitet høyere på dagsorden i kommuner og fylkes-

kommuner, slik at dette blir en felles dugnad.

VI HAR NYLIG REVIDERT sykkelstrategien og laget en ny gåstrategi. Det aller viktigste budskapet er å øke «hverdagssyklingen» og «hverdagsgåingen». Det er på dette området at nesten alle andre folk slår oss nordmenn i fysisk aktivitet. En flott helgetur på beina eller en lengre treningstur på sykkelen skal vi ikke slutte med, men vi må gå og sykle også i uka. Da blir det en høyere sum. Det blir bra for klima og miljø. Og det gir oss alle det aller viktigste i livet vårt; en god helse! ■

Både vi i Statens vegvesen, skolen, helsemyndigheter og foreldre må ta sin skjerv. Vi må tilrettelegge bedre. Vi må få enda mer fart på byggingen og tilretteleggingen av gang- og sykkelveger, og så må biltrafikken kjøre litt saktere der barn ferdes. Vi tar ikke tilretteleggingen alvorlig nok

WILHELM LUND
planseksjon, Bergen:

–Mulig, men krevende. Mye effektivisering bør tas internt ved bare å planlegge for det som skal bygges. Lite å hente på økt bruk av statlig plan fordi: Planleggingskompetanse og faktakunnskap må i stor grad gjøres ute uansett. Politisk omstridt og vanskelig å gjennomføre.



SIRI WARLAND
planseksjon, Stavanger:

–Planleggingstiden kan reduseres, ikke halveres. Avhenger av konfliktnivå og at folk har tid til å jobbe med prosjektet. Man må bruke god tid i starten, i avklaringer og analysedel, utrede behov og formål og få felles forståelse for ulike interesser internt og eksternt.



OLE MARTIN LILLEBY
plan/forvaltning, Førde:

–Ja, leit om vi ikke trodde på forbedring. Plan- og bygningsloven gir alle en unik mulighet til å tale sin sak. Vi bør i første omgang se hvordan vi løser oppgavene internt. Utenfor kontoret må vi bli flinkere til å involvere berørte parter tidligere enn det vi ofte gjør i dag.



STEINAR ALSTAD
plan/prosjektering, Tønsberg:

–Vi kan klart gjøre det på 5 år. Da må vi organisere oss bedre for eksempel sitte sammen i mere dynamiske miljøer, gjerne med konsulenter, sette bort mer arbeid til konsulenter med større fokus på framdrift og økonomi og som er bedre trent enn Statens vegvesen.





Må bane vei for sykkel

Enten en sykler med kurv eller kondomdress, skjørt eller skjorte, pulsklokke eller pulsvarmer: Det må sykles for livet, for miljøet, helsa og humøret. Og det må bli like enkelt og aktuelt å ta sykkel som bil.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vi er på vei, selv om vi er kilometervis bak land vi ønsker å sammenligne oss med, som Finland, Sverige, Danmark, Nederland og Tyskland. (Også er vi faktisk litt foran land som England, Canada og Australia)

På den nasjonale sykkelkonferansen i Trondheim nylig var det topptungt: Både minister, vegdirektør, transportkomiteleder og høye herrer fra byråd og her og der var på plass. Og ikke bare for å holde et åpningsinnlegg eller debattere. Nei da, flere var der en hel dag, noen også to. De vet at det må bli full rulle på sykkel

hvis folk skal komme seg fram i byene om noen år – og at det trengs samarbeid for å få det til. På konferansen ble det fra høyeste hold annonsert at det som gjelder sykkel i dagens Nasjonal transportplan skal oppfylles mer enn hundre prosent. En ny belønningsordning for dem som satser på sykkel i by ble også signalisert. Og verdien av at de som sykler får bedre helse skal få større plass i regnskapet når en vurderer nytte og kostnader.

Sjøl om mye må bli mye bedre for de som sykler, må en også tenke på motivasjon. Det hjelper ikke med sykkelveger hvis ingen bruker dem. I Mandal ble det syklet dobbelt så mange kilometer på fire år, uten at det ble bygd en eneste meter sykkelveg. Mange bedrifter er

også på hugget for å få ansatte på to hjul - fordi de vet at bedre helse gir bedre innsats. Noen tar også til orde for at det må bli slutt på sykkelforbud til skolen for de minste. Det mest helsefarlige på sikt er å sitte i ro.

Mye er på gang, og store planer ligger på vent: En rød løper ble nylig rullet ut for syklistene i Trondheim, og på Jæren og i Kristiansand planlegger de en ekspressveg for i syklistene. I Oslo kan de noen steder sykle mot envegskjøring – og i Trondheim har syklistene fått forkjøringsrett på en sykkelveg. Og flere og flere som vil bli sykkelby - som er et samarbeid mellom stat, fylkeskommune og kommune. Så vi er på vei. ■



1. GUL OG KUL: Bysyklist på Frognerstranda i Oslo

2. MØRKT: Spøkelsesyklist i Trondheim

3. «PASTILLEN»: En åpenbaring for syklistene på Økern i Oslo

4. DEKORATIVT: Blomstrende farkost

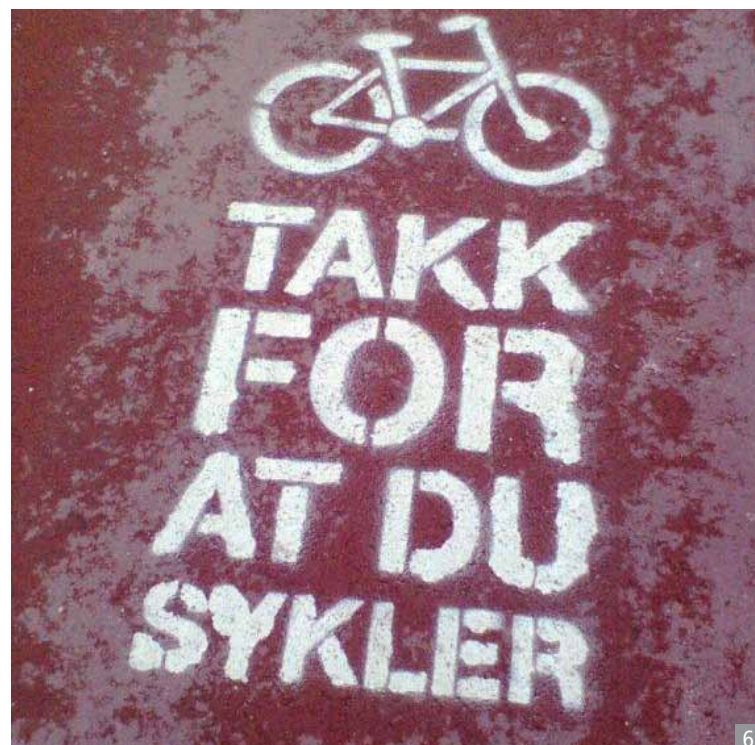
5. TØFFER SEG: Steilende sykkel i Trondheim

6. RØD LØPER: Asfaltdekor for syklistene i Trondheim (Foto: Marit Espeland)

7. HJELMPRYD: Anne Flugsrud og Ingunn Hillestad fra Region øst, Marit Espeland (nasjonal sykkelkoordinator) fra Vegdirektoratet og Lars Erik Sira fra Region midt med alternative varianter av hjelmer.

8. STEMNINGSFULLT: Ikke gull alt som glimrer

9/10. ENTUSIASTISK: Rune Gjøs (generalsekretær i Syklistenes landsforening) setter større pris på sykkelfelt enn å måtte dele felt med trikken.





7



8



10



9



PASSE PÅ: – Det blir mindre å passe på, og det er jo en fordel, sier Michael Dehar og Ivar Rødland, to av fire faste sjåførere på forsøksstrekningene i Stavanger. Til venstre Vegvesenets byggeleder Eivind Stangeland, til høyre Risas prosjektleder Krister Tofteberg.

Prøver GPS-assistert vegsalting

To drøyt 16 kilometer lange brøytestrekninger i Stavangerområdet skal i høst saltes med hjelp av satellittnavigasjonsutstyr. Sjåførene kan konsentrere seg om å kjøre lastebilene, teknikken sørger for at riktig mengde saltløsning havner på vegen i riktig bredde.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**T**eknologi som plasserer saltet rett kan redusere forbruket med en fjerdedel. I kombinasjon med utstrakt bruk av saltløsning har metoden et faktisk potensiale til å halvere saltforbruket, sier Anders Svaneil som leder forsknings- og utviklingsprosjektet.

BEDRE METODER. Bakgrunnen for forsøket er at etaten ønsker å bedre metodene for vintervedlikehold, redusere saltmengdene men sikre trafikkavvikling og trafikksikkerhet. Flere steder i landet pågår uttesting av mer effektive metoder.

Ved utlysning av driftskontrakten for Stavanger ble det bestemt at man der skulle teste ut GPS-styrt salting. Bilene har dyser som åpner og lukker seg slik at ikke bare de tre meterne veg bak lastebilen, men også bussholdeplasser, ek-

stra kjørefelt og kryssområder på begge sider i opptil elleve meters bredde får en fin dusj av akkurat nok saltløsning til å hindre isdannelse. Men ikke mer enn at vegen får mulighet til å tørke opp.

– Vi har et klima med store svingninger vinterstid, vi kan ha nedbør og oppklaring med behov for forebyggende salting opptil fire ganger per døgn. Kan vi salte mer presist kan vi salte lett og utnytte saltets egenskaper bedre, sier Vegvesenets byggeleder Eivind Stangeland.

360 ENDRINGER. Hittil har sjåførene via knapper og brytere i førerhuset justert bredde og dosering opptil 360 ganger på den 16 kilometer lange bystrekningen mellom Stavanger og Sola. Nå er den jobben gjort en gang for alle. Rutene er kjørt opp av de mest erfarne sjåførene og lagt inn på et elektronisk kart der alle endringer i spredningstillingene har fått sin nøyaktige GPS-posisjon.

Heretter kan sjåføren fokusere på å kjøre ruta, datasystemet slår på og av dysene underveis, med en meters presisjon. Føreren har fortsatt ansvaret og kan overstyre systemet, men når snøpløgen kommer på i høst kan sjåføren konsentrere seg om kjøring og brøyting. God brøyting er en forutsetning for å spre saltløsning i stedet for tørrsalt.

BRUKES I DANMARK. GPS-teknikken er utviklet i Danmark og brukes i dag på hele det danske riksvegnettet og i de fleste kommuner. At systemet ikke er prøvd ut i Norge før nå forklares med forskjell mellom hva som er samfunnsmessig lønnsomt og hva som er lønnsomt for driftsentreprenørene. I Danmark eies spredene av Staten, i Norge av driftsentreprenørene.

– Men vi tror forsøket vil vise at det er lønnsomt for entreprenørene å investere i GPS-teknikken, sier Anders Svaneil. ■



SATSER PÅ FASTSAND

Statens vegvesen prøver i vinter ut fastsand for friksjonsforbedring av E134 i Vinje og rv. 3 i Elverum.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO: PER INGAR HAUG

Oppvarmet sand skal smelte seg ned i et tynt snølag på vegen, fryse seg fast og danne en overflate som mye ligner på sandpapir. Vi har god dokumentasjon på at dette virker godt på en veg hvor det har dannet seg en snøsåle. Denne overflaten tåler trafikk og blir liggende så lenge det er stabil kulde, sier Trond Øygarden som er Statens vegvesens prosjektleder for driftskontrakten i Vinje i Telemark.

- Vi har ikke god nok dokumentasjon på hvordan metoden virker på tynne ishinner, det skal vi prøve ut denne vinteren, sier han. Det var i fjor forsøket ble satt i gang i Vinje, og det skal pågå ut vintersesongen 2013/14, muligens lenger. Første vinter fikk kort forsøksstid, Vinje har normalt stabilt vintervær men i februar ble det såpass mildt at snøsålen på E134 smeltet. Dermed måtte entreprenøren til med andre metoder.

FLYTTET SLIKKEPOTT. For to år siden ble en modifisert vegghevel satt i drift på en fem kilometer lang del av riksveg 3 inntil en drikkevannskilde rett nord for Elverum sentrum. Utstyret fungerte fint, en slikkepottlignende hevel tok bort løs snø og is langt mer effektivt

enn tradisjonelt utstyr. Men Elverum har mye stabil kulde og derfor ble utstyret brukt litt for lite.

Nå skal det i stedet gjøres et forsøk med fastsand i Elverum. Entreprenøren Veidekke har også kontrakten for Romerike øst og vurderer å ta i bruk den modifiserte hevelen der. Flere forsøk er aktuelle i samarbeid med Vegvesenets teknologiske senter, veieutstyr, GPS-salting og forsøk med andre salttyper.

- Vi skal redusere saltspredningen med nytt utstyr og nye metoder, det skal vi få til og vi synes det er spennende å være med på FOU-virksomhet sammen med Statens vegvesen, sier Veidekkes kontraktsleder Tore Dyrseth.

FEIER. I Ålesund fortsetter forsøket med kosting av E39 forbi drikkevannskilden Brusdalsvatnet.

- Vi har gode erfaringer. Utstyret er spesielt, men vi har sjåførere som er interesserte som har fått maskinen til å fungere godt, sier Vegvesenets fagkoordinator for drift og vedlikehold i Møre og Romsdal, Kjell Haukeberg.

- Vi ser nå at vi i enkelte tilfeller kan unngå salting helt og i mange tilfeller gå ned på bruken av saltløsning, forteller han. ■

GPS: Ordinært spres saltløsning i tre meters bredde, men GPS-teknologien slår på og av ekstra dyser på siden i opptil 11 meters bredde slik at bussfelt, midtfelt og rundkjøringer får et tynt lag løsning.



PRØVD UT: Fastsand, oppvarmet sand som smelter ned i snødekket og fester seg som sandpapir, blir nå prøvd ut i Vinje og Elverum.





ALLE BRØYTESJÅFØRER PÅ S

Statens vegvesen skjerper kravene til dem som skal brøyte og salte hovedvegnettet. Før sjåførene slipper til bak rattet må de fra i høst gjennom en tre dagers opplæring i vinterdrift.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Hensikten er i første rekke for å få ned saltforbruket. Innskjerpingen skjer over fem år, i takt med fornyelse av driftskontraktene, og innebærer at rundt 1200 sjåfører i disse dager er gjennom en skoloring landet rundt.

FORNUFTIG. – Det er en helt annen fokus i dag på redusert salting. I tillegg har det skjedd en stor teknisk utvikling spesielt på brøyteutstyret siden jeg startet som brøytesjåfør i 1995. Derfor er det veldig fornuftig at alle skal gjennom en opplæring, sier Tore Dyrseth.

Han har kjørt brøytebil siden 1995, skal ikke selv sitte bak rattet i vinter men skal som

kontraktsleder for driftsrentreprenøren Veidekke styre aktiviteten i de 17 brøyterodene han har ansvar for. Det krever kompetanse og koordineringsevne når rundt 60 sjåfører i vinter skal brøyte og salte 420 kilometer fylkesveger og 50 kilometer gang- og sykkelveger hovedsakelig øst for Glomma på Romerike i Akershus.

NØDVENDIG. Driftskontrakten er ny for entreprenøren Veidekke, sist vinter ble den ivaretatt av Mesta. Svært mange av brøytesjåførene fortsetter, de er nemlig ansatt hos lastebileiere som nå skal arbeide videre for den nye driftsrentreprenøren. Likevel skal samtlige sjåfører på kurs.

– Det har vist seg nødvendig, sier Vegvesenets byggeleder Ivar Berg.

Da driftskontraktsystemet kom i 2003 ble i ledelsen for hver av de 106 kontraktsområ-

dene i landet invitert til en ukes opplæring hver høst. Tanken var at det vedkommende lærte, skulle spres videre til kollegene lokalt. Det har ikke fungert etter intensjonen og har ført til store ulikheter i metodevalg for å tilfredsstille Vegvesenets standardkrav. I noen områder har saltforbruket vært det dobbelte av forbruket i andre.

NYLÆRING. Cathrine Yssen Sagstuen og Jan Erik Simensen skal kjøre i to av brøyterodene, det vil si Cathrine etter at hun i løpet av vinteren har tatt lastebilsertifikat. Som datter av en brøytebilsjåfør kan hun svært mye om brøytejobben, mindre om salting, og gleder seg til dagen hun kan ta fatt. For et år eldre Jan Erik Simensen (21) er alt nytt. I løpet av tre dager lærte de om trafiksikkerhet i hverdagen, om kjemisk og mekanisk friksjonsforbedring og om samfunns effekter.

” I det kontraktsopplegg vi har nå er vi opptatt av kompetanse, informasjonsflyt og gode rutiner i vintervedlikeholdet.

*Kjell Haukeberg,
Statens vegvesen*



ALLE PÅ KURS: Sist uke var det avsluttende eksamen for blant annet Cathrine Yssen Sagstuen, Tore Dyrseth og Jan Erik Simensen etter tre dagers kurs for driftsoperatører i Oslo.

SKOLEBENKEN

– I det kontraktsopplegg vi har nå er vi opptatt av kompetanse, informasjonsflyt og gode rutiner i vintervedlikeholdet, sier Kjell Haukeberg fra Statens vegvesen Region midt.

– Ikke minst er vi opptatt av at kunnskapen når helt ut til reservesjåføren, den som må ut julaften. Han må sitte med akkurat samme erfaring og kompetanse for at resultatet ute på vegen skal bli bra, sier Haukeberg. ■

FAKTA

Skal minske saltbruken

Hensikten med kurset er at operatørene som utfører driftsoppgavene på vegnettet «får bedre kjennskap til riktig bruk, innstilling og vedlikehold av utstyret de skal bruke, skal kunne planlegge og gjennomføre oppgavene rettidig, samt ha mere fokus på mekanisk fjerning av snøen/slaps for bl.a. minske bruken av salt»



OPTIMALISERER: Det tar tid å endre saltpolitikken dramatisk, sier avdelingsdirektør Nils-Erik Bogsrud i Statens vegvesen (innfelt).

VANSKELIG Å KUTTE SALTING

Trange budsjetter gjør at saltingen sannsynligvis ikke vil bli så mye redusert som personene bak innbyggerinitiativet hadde ønsket seg.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

I løpet av oktober skal Akershuspolitikkerne ta stilling til hvordan Vegvesenets i praksis skal følge opp fylkestingsvedtaket fra mars i år om minimal saltbruk i fremtidige driftskontrakter. Trange budsjetter gjør at saltingen sannsynligvis ikke vil bli så mye redusert som personene bak innbyggerinitiativet hadde ønsket seg.

– Det er mulig å redusere saltingen ved å ta i bruk metoder og utstyr utviklet gjennom etatens forsknings- og utviklingsprosjekter, men en dramatisk reduksjon vil øke utgiftene og vi har ikke fått signaler om økte budsjetter, sier Vegvesenets avdelingsdirektør for Akershus Nils-Erik Bogsrud.

INNBYGGERINITIATIV. Det var et innbyggerinitiativ som førte til et vedtak først i Ski kommune for denne kommunens vegnett, så i fylkestinget for fylkesvegnettet. Etter sommeren har også Ås kommunestyre fattet vedtak om minimal saltbruk på kommunens vegnett.

I fylkesadministrasjonen og i Statens vegvesen så man straks etter vedtaket (se faktaramme) at Asker og Bærum måtte bli et prøveområde for en ny policy. Her skal driftskontrakten for vedlikehold av fylkes- og riksvegene lyses ut i konkurranse i høst, et eventuelt skifte av entreprenør skjer høsten 2013.

UTSATT. Statens vegvesen og fylkesadministrasjonen satte umiddelbart i gang et utredningsarbeid og meningen var å legge frem en sak til fylkestingets junimøte. Men så ble den politiske behandlingen utsatt.

– Dette gjør vi fordi vi ser at vi må hente inn mer informasjon om hva som er gjort andre steder før vi inviterer politikerne inn i et vedtak om en ny saltpolicy. De har nemlig også lagt inn som klar forutsetning at redusert salting ikke skal føre til

økte kostnader, sa assisterende fylkesdirektør Thomas Tvedt.

POLITIKERNE BESTEMMER.

Saken kommer nå til behandling i oktober. Statens vegvesen anbefaler at driftsopplegget i det store og hele opprettholdes, men med noen mindre justeringer for enkeltstrekninger for å ivareta Vegvesenets forpliktelser etter Naturmangfoldsloven.

– Det er politikerne som bestemmer og det gjør de gjennom enkeltvedtak og gjennom de budsjettene de stiller til disposisjon. Vi har fått klar beskjed om at vedtaket ikke skal føre til økte utgifter, tvert imot er budsjettene redusert fra i fjor til i år, påpeker Nils-Erik Bogsrud.

– Vi arbeider med å optimalisere driftsformene våre med utgangspunkt i ny kunnskap fra SaltSMART-prosjektet. Vi regner med at dette vil redusere saltforbruket betydelig uten økte kostnader, men kanskje ikke så mye som fylkespolitikkerne forventer, sier han. ■



Nils-Erik Bogsrud, avdelingsdirektør

FAKTA

Akershus fylkesting vedtok i mars 2012 at fylkeskommunen skal ha som mål å redusere vegsaltingen til et minimum på veiene i fylket. «Når fjerning av is/snø i veibanen er påkrevd, bør det mest miljøvennlige middelet benyttes, innenfor budsjettrammen».

Lastebil-tilhengeren

Den nye toppsjefen i Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Geir A. Mo, forsikrer at han ikke trapper ned hverken arbeids- eller reisevirksomhet etter å ha skiftet beite fra politikk til transport.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Før han hadde sittet en måned i sjefsstolen til landets største interesseorganisasjon for lastebilnæring og vegtransport hadde han sitt første møte med en tidligere politisk kjenning, samferdselsminister Marit Arnstad.

– Jeg har ikke møtt vegdirektør Terje Moe Gustavsen ennå, men håper å gjøre det snart. Jeg kjenner begge to som erfarne og dyktige fagpersoner og politikere med stor kunnskap og integritet. Jeg gleder meg til å samarbeide med begge to, sier den tidligere generalsekretæren og stabssjefen i Fremskrittspartiet.

01 Etter flere tiår i rikspolitikken, hvorfor ble du leder i NLF?

– Etter 26 år i politikk, hvorav 22 år som heltidspolitiker, var det rett og slett på tide å finne på noe annet, sier 45-åringen. Omtrent samtidig med at han bidro til å skaffe Frp ny generalsekretær, dukket det opp en ledig stilling på toppen av NLF, som han syntes hørtes utfordrende ut.

– Selv om jeg har en viss bakgrunn innen transportbransjen fra yngre dager av, søkte jeg jobben først og fremst fordi det er en av landets største og viktigste organisasjoner innen transport og samferdsel og dermed har et meget viktig samfunnsoppdrag. Det er noe som engasjerer meg veldig og dermed passer meg som person. Jeg vil jobbe med ting jeg brenner for.

02 Hva er de viktigste NLF-sakene i 2012?

– Ikke overraskende kanskje: Bedre og mer effektivt vegnett, gode og like konkurransevilkår i forhold til utenlandske transportører, etisk handel og miljøvennlig transport. Vi jobber selvsagt for å opprettholde og styrke posisjonen til norske transportører med base

i Norge. Vi både aksepterer og tåler konkurransen utenfra, men den må skje på like vilkår og med rammer og regelverk som er til å begripe.

03 Hvordan ser NLF på Statens vegvesen?

– Vi har et godt forhold til Vegvesenet. Det er en viktig instans og medspiller i norsk transportpolitikk. Jeg oppfatter Statens vegvesen som en profesjonell etat både når det gjelder kontrollvirksomhet og vegplanlegging. Vi ønsker sikre vogntog på gode og trygge veger med best mulig standard. Vi har begge en viktig oppgave å gjøre for å skape bedre og tryggere arbeidsforhold på vegene for våre sjåfører. I tillegg til best mulig vegstandard er det også avgjørende å få på plass flere tilrettelagte hvileplasser for sjåførene for å sette de bedre i stand til å overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Geir Mo var glad for vegdirektørens utspill i Aftenposten nylig om raskere planlegging av veger. Større fart på vegutbyggingen i Norge er noe NLF har jobbet for i en årrekke. NLF-direktøren satte også pris på vegdirektørens initiativ for å få løst E18-floken i Ås.

– Han demonstrerer handlekraft. Så skal vi følge med å se om det også resulterer i handlinger.

04 Hva ønsker du av samferdselsstatsråden?

– Jeg leste med interesse og tilfredshet intervjuet med henne i forrige Vegen og vi. Hun er en oppegående politiker, som jeg håper har kraft nok til å sette finansbyråkratene på plass. De har alt for stor makt over vegpolitikken. Dessuten har vi nylig nok en gang fått demonstrert at i planlegging og bygging av et overordnet hovedvegnett i landet, så må lokale særinteresser vike overfor nasjonale behov. Her har Arnstad en jobb å gjøre. Ellers likte jeg statsrådens hurtige reaksjon og bidrag til å få en løsning på den brå og

helt unødvendige vektfloken for tungbiler på grensepasseringer mellom Norge og Sverige. Der viste hun og hennes medarbeidere en forståelse for vår bransjes behov som vi setter stor pris på. Håper nå er at hun lar seg inspirere av svenskens effektive saksbehandling og får på plass for eksempel Auto-passordningen for ferjer umiddelbart. Den har vært lovet i årevis, men er nok en gang utsatt. Ordningen fungerer utmerket på danske ferjer, så hva er det de somler med?

05 Er du bekymret for sjåførmangelen?

– Ja, selvsagt. Vår bransje sliter med rekrutteringen. Statusen til sjåføreryrket har falt. Det blir heller ikke bedre av at nåløyet for å ta tungbil-lappen de seneste årene har blitt stadig trangere og veldig mye dyrere. Det blir stadig mer papirer og byråkrati for å bli lastebil-sjåfør. Det skremmer nok mange vekk fra en slik yrkeskarriere, dessverre.

Vi må nok akseptere noe større innslag av utenlandske sjåfører her hjemme, men da på samme vilkår som norske sjåfører, så lenge de kjører nasjonal transport i Norge. Vi kan ikke akseptere piratvirksomhet og åpenbar sosial dumping i vårt land.

06 Hva synes du om undersjøiske tunneler?

– Bratte og lange undersjøiske tunneler passer ikke nødvendigvis vår bransje hverken økonomisk eller sikkerhetsmessig. De passer best for privatbilene. En del undersjøiske tunneler og noen ferger kunne med hell erstattes med bruer. Noen fergeforbindelser bør vi sikkert opprettholde og forsterke. De gir gode muligheter for tiltrente hvilepauser for våre sjåfører. Men et helt ferge- og tunnelnett Norge er nok en utopi. Tunneler er viktige for å bygge ut en enda bedre norsk infrastruktur, men da bør de være med to løp, tilfredsstillende sikkerhet og fullverdig beredskap hos blant annet brannvesenet på land. Det ser vi dessverre ikke alltid i dag. ■

Finansbyråkratene har alt for stor makt over vegpolitikken

FAKTA OM GEIR A. MO

Alder: 45 år

Sivil status: Samboer, bonusfar til to gutter (13 og 20)

Stilling: Adm.dir i Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

Bor: Ytre Enebakk

Født og oppvokst: Lærdal i Sogn og Fjordane

Kjører: BMW st.v. diesel

Favoritt tv-program: Nyheter og norsk drama

Favoritt-film: Kon-Tiki

Favoritt-bøker: Norsk krim

Favoritt-musikk: Elvis er kongen, Bjørn Eidsvåg beste norske

Hobby(er): Hus og hage + golf

FAKTA OM NLF

NLF: Norges Lastebileier-Forbund Norges største medlems- og interesseorganisasjon for lastebil- og transportbransjen

Stiftet: 1936

Antall ansatte: 40

Medlemmer: 4300 medlemmer, 3200 bedrifter, 15 000 biler 8 regionale avdelinger





Første skoledag på masterstudiet

I starten på september møtte 30 vegvesenansatte spent opp til første forelesning på det nye erfaringsbaserte masterprogrammet i veg og jernbane på NTNU.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Dette studiet kom i stand på kort tid – som følge av stort behov for mer kompetanse innen veg- og jernbanefag. 23 av deltagerne fra Statens vegvesen skal ta mastergrad, mens noen tar det første kurset i studiet, kostnader og nytte av samferdselsanlegg, som enkeltkurs.

BRÅSTART. Blant de nye studentene er Håkon Skagen som er vegplanlegger ved Prosjekteringsseksjonen i Bergen. Han hoppet inn i arbeidslivet da han var ferdig med bachelorgraden med håp om å kunne

fortsette studiene senere. Og det har han altså fått mulighet til nå.

– Det var et lite sjokk å starte opp igjen som student - det var mye kunnskap som måtte graves fram igjen fra høgskoledagene. Men etter et par dager på studiet kjenner jeg at pulsen har roet seg og at man begynner å komme inn igjen i studietilværelsen. Første samling omhandler temaet «kostnader og nytte av samfunnsanlegg». Det er ikke akkurat det jeg sitter med til daglig, så læringskurven er bratt, men faget virker veldig interessant. Det sier Skagen som er veldig glad for å få større innsikt og ny kunnskap han kan bruke i jobben.

FANTASTISK TILBUD. – Det å få tid i en

hektisk jobbhverdag for å videreutdanne seg er et fantastisk tilbud. Det har vært ei bra samling med en rett på sak-start og bratt læringskurve. Det virker som det er en engasjert gjeng som er her også, sier Wenche Sivertsen fra Region nord fornøyd. Når hun ikke sitter på studiebenken, jobber hun blant annet med skilting og uttalelser til regulerings- og arealplaner ved Vegavdeling Nordland.

UTFORDRENDE. James Odeck fra Vegdirektoratet er professor i økonomi og var blant foreleserne på den første samlinga.

– Å undervise erfarne folk er både motiverende og utfordrende. De har mye arbeidserfaring og tar derfor ikke teorien som gitt med

mindre det er relatert til gode eksempler. Som foreleser er det derfor viktig å skaffe gode eksempler fra vår bransje som kan skape interessante diskusjoner – det er også den beste måten å lære på, mener Odeck.

– Jeg merker også at slike studenter er engasjerte og ivrige etter å lære noe de kan bruke i jobben. Det legger et press på oss professorer til å levere, og jeg har lært mye nytt om hvordan en forklarer ting til erfarne folk. – Ellers tror jeg det er et sjakktrekk av Kompetansesenteret vårt å ta initiativ til dette studiet. Det er garantert lønnsomt å heve kompetansen til de ansatte på denne måten, og signaler fra forelesningene så langt antyder at de setter pris på det de lærer, sier professoren.

FØRSTE SKOLEDAG: Wenche Sivertsen fra Bodø og Håkon Skagen fra Bergen.



Jeg tror det er et sjakktrekk av kompetansesenteret vårt å ta initiativ til dette studiet.

Professor James Odeck, Statens vegvesen

VINN VINN. Jane Bordal som leder HR- og administrasjonsavdelingen i Vegvesenet var blant dem som ønsket velkommen til studiet:

– Både vi og Jernbaneverket har enorme leveringsutfordringer hvis de høyeste økonomiske rammene i neste NTP slår til. Siden januar 2010 har vi tilsatt mer enn 500 (brutto) innen byggherreområdet, men vi trenger flere med deres kompetanse. Vi håper studiet gjør at dere har lyst til å fortsette i Statens vegvesen, og at dere ser et utviklingsløp med interessante oppgaver. Det er strevsomt å være i studiemodus, og det går med en del fritid, men jeg håper dere ser at det også er en personlig utvikling, sa Bordal. ■



RASKERE VEGPLANER PÅ TRAPPENE

Raskere vegplanlegging stod sentralt da et nytt kull av planleggerskolen møttes til første samling i Kristiansand midt i september

TEKST KJELL WOLD FOTO TORE SOLBERG

Leder av etatens egen effektiviseringsrapport innen vegplanlegging, Roar Midtbø Jensen, var en av innlederne på første samling med 30 studenter inkludert noen også fra Jernbaneverket, forteller leder av Planleggerskolen til Statens vegvesen, Tore Solberg. Han understreker at de siste årenes økte vekt på mer effektiv vegplanlegging også vil gjennomsyre de fem første av i alt seks samlinger fram mot neste sommer.

6 SAMLINGER. De seks samlingene over tre dager fordeler seg på tre denne høsten og tre våren 2013. Etter Kristiansand følger Bergen tidlig i november og Voksenåsen i Oslo sent samme måned. Vårsamlingen starter med Ålesund i slutten av januar, Tromsø midt i mars og avslutning i Trondheim før 17. mai.

– De to første samlingene legger mest vekt på prosjektstyring og prosjektledelse, de tre påfølgende handler om planprosessen, medvirkning og kreativitet, mens den siste er om strategisk planlegging. Alle de fem første samlingene

vil naturlig nok ta opp i seg alle de viktigste poengene i den effektiviseringsrapporten Statens vegvesen la fram sist vinter, sier Solberg.

HER ER KULLET. Deltakerne på Planleggerskolen 2012-2013, kull 8 er: Mariann Larsen, Tromsø, Margaret Wegner Sundfør, Vadsø, Maria Haga, Alta, Erik Ditlefsen, Tromsø, Sara Polle, Oslo, Kjell Blomseth, Moss, Kjersti Sollerud Meland, Hamar, Wilhelm Lund, Bergen, Olav Andreas Sagen, Stavanger, Marianne Skulstad, Bergen, Siri Warland, Stavanger, Matthew Millington, Stavanger, Ole Martin Lilleby, Førde, Synnøve Westermoen, Stavanger, Arnulf Østerdal, Bergen, Camilla Grefstad Wiig, Arendal, Silje Island, Tønsberg, Birgit Jørgensdottir Reinskås, Arendal, Jørn Michael Kirkegaard, Skien, Ingrid Undheim, Kristiansand, Astrid Lillengen, Drammen, Steinar Alstad, Tønsberg, Gry Horne Johansen, Oslo, Anette Karlsnes, Oslo, Knut Sogaard, Oslo, Kristin Aflekt Thomessen, JBV, Leif Ingholm, JBV og Steinar Lillefloth, JBV. ■

Ny rekord på Dyrskun

TEKST OG FOTO TOR ARVID ØSTRÅT GUNDERSEN

Aldri før har så mange vært innom Vegvesenets stand på Dyrskun i Seljord. Så mange ville prøve Velte-Petter at den måtte ha pause for ikke å gå varm!

– For et par år siden hadde vi 15 000 innom standen. I år ble det enda flere, jubler Aud Torunn Sinnerud ved Notodden trafikkstasjon. Standen på Dyrskun har flere oppgaver. Mest åpenbart er å spre trafikksikkerhet, men kanskje vel så viktig er å gi god stemning. Ekteparet Anne-Sofie og Øystein Velde er et godt eksempel på det. Sammen hadde de kjørt over fjellet fra Sveio til Seljord for å oppleve Dyrskun. –Hvorfor stopper dere på standen til Statens vegvesen? –Vi har alltid vært interessert i sikkerhet, begynner den mannlige halvdel av paret. Den kvinnelige fortsetter. – Og så var det veldig hyggelig å bli bedt inn her på vafler og kaffe.

MANGE SOM SER PÅ. 68 706 billetter ble solgt til det 147. fesjået i Seljord. Sammen med de ikke betalende, har mer enn 83 000 vært innom.

– Det har vært utrolig mange innom standen vår, sier en svært fornøyd Aud Torunn. Tilsammen har 27 ansatte

vært med på standen i løpet av de tre lange dagene. Spesielt vanskelig å bemanne standen er det ikke.

– Dette er et flott sted å være, sier Vigdis Haugen fra Notodden trafikkstasjon mens hun har vaffelvakt. Det er ikke bare de besøkende som har nytte av standen. Det har nemlig etatens egne ansatte også. Som et friskt avbrekk i hverdagen.



START

November

2011

Arbeidet går i gang

Hva Statens vegvesen får av penger i 2013 blir bestemt om få måneder. Statens vegvesen argumenterer for hvor mye de trenger for å løse utfordringer og oppgaver i 2013. Dette gir departementet og regjeringen argumenter for å si hvor mye penger Vegvesenet trenger. Behovene og oppgavene som ikke blir beskrevet nå er det vanskelig å få penger til senere. Dokumentet kalles grunnlagsmaterialet og sendes Samferdselsdepartementet i desember.

Eksempler

Hva vil det koste å ruste opp alle tunellene?
Hva skal til for at færre dør i trafikken?

Mars

2012

Regjeringen holder sin første budsjett-konferanse

Her blir det bestemt hvor mye penger samferdselssektoren totalt sett skal få i 2013.

8. oktober legges statsbudsjettet fram. Men før det kommer så langt har det vært på over ett års turné mellom departement, direktorat, regioner og fylkeskommuner. Her ser du hva som skjer underveis.

STATSBUDSJETTET 2013

fra start til mål

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD GRAFIKK KYRRE WEDVIK

FAKTA**Ord og uttrykk i budsjettarbeidet**

- **Budsjettforslag** – vårt forslag til Prop. 1 S om vegformål som vi overleverer Samferdselsdepartementet, og utgangspunktet for vårt arbeid med dokumentet som fylkeskommunene får i mai. Statens vegvesens innspill danner grunnlaget for det regjeringen foreslår for Stortinget.
- **Prop. 1 S** – navnet på Stortingsproposisjonen om statsbudsjettet som blir lagt fram for Stortinget.
- **Økonomiske rammer** – pengene vi har til rådighet innen et område.
- **Rammefordelingsforslag** – hva vi kan gjennomføre med de pengene vi har fått tildelt innen budsjettåret og hvordan vi vil prioritere bruken av pengene neste år.
- **Saldert budsjett** – budsjettet når det er vedtatt av Stortinget, og er en bindende ettårig gjennomføringsplan for NTP og handlingsprogrammet.
- **Revidert nasjonalbudsjett (RNB)** – en revisjon av det opprinnelige budsjettet som skjer i løpet av våren i budsjettåret.
- **Nysaldering** – den siste oppdatering av budsjettet som blir gjort ved årets slutt.
- **Tildelingsbrevet** – brevet fra Samferdselsdepartementet som gir oss de formelle økonomiske rammene og beskriver prioriteringer, resultatmål og rapporteringskrav. Tildelingsbrevet blir sendt til oss etter behandlingen av statsbudsjettet i Stortinget og er det årlige sentrale styringsinstrumentet fra et departement til oss.

Hvem bidrar?

Strategi- og økonomiavdelingen i Vegdirektoratet koordinerer arbeidet med de andre avdelingene i direktoratet, og har kontakten mot departementet i hele perioden. Regionene er sentrale i arbeidet.

Les mer på www.statsbudsjettet.no og på Vegveven under organisasjon og mål- og resultatstyring.

Juni

2012

Samferdselsdepartementet gir Vegvesenet oppdaterte beløp

I begynnelsen av juni justerer departementet fordelingen til Statens vegvesen – ut i fra etatens forslag i mai. Disse tallene blir lagt til grunn i Statens vegvesens forslag til Prop. 1 S.

Juli

2012

Innsjutt i Vegdirektoratet

Vegdirektøren har fellesmøter med avdelingslederne og saksbehandlerne. Det er stor aktivitet for å skrive omtalene som skal inn i budsjettproposisjonen.

August

2012

Budsjettforslaget blir levert til departementet

Første fredag i august leverer Statens vegvesen sitt endelige innspill til Prop. 1 S.

MÅL

Mars

2012

Enhetene i Statens vegvesen utarbeider sine forslag

Både regionene og avdelingene leverer hvert sitt budsjettforslag, det vil si hva de vil bruke pengene på basert på føringer. Vegdirektoratet lager et samlet budsjettforslag for etaten. Dette er utgangspunkt for videre arbeid mot fylkeskommunene og for arbeidet med selve budsjettproposisjonen, Prop. 1 S.

April

2012

Samferdselsdepartementet gir foreløpige beløp

Departementet har gjennom forhandlinger og diskusjoner de siste månedene kommet fram til en foreløpig sum til Statens vegvesen. Departementet ber Vegvesenet fordele totalsummen på oppgavene som de skal løse.

Mai

2012

Statens vegvesen fordele pengene

Vegdirektoratet lager en oversikt over hvordan pengene skal fordeles. En del av pengene er bundet opp i blant annet store vegprosjekter og kontrakter for drift og vedlikehold. Andre midler kan Statens vegvesen sjøl bestemme hva de vil bruke til.

Mai

2012

Fylkeskommunene får uttale seg

Alle fylkeskommunene får tilsendt Statens vegvesens budsjettforslag. Her får de innblikk i og kan uttale seg om hvilke utfordringer Vegvesenet vil møte på riksvegene neste år.

Eksempler

som antall kilometer midtrekkverk, hvor mange steder som kan få streknings-ATK, eller antall tunneller som kan rustes opp for pengene de nå har fått signaler om – og hva de ikke har råd til hvis de ikke får mer penger.

November

2013

Statsbudsjettet for 2013 blir gjort opp

Mot slutten av budsjettåret blir budsjettet justert fordi den økonomiske utviklingen i løpet av året ofte endrer seg. Budsjettet får nå navnet nysaldert budsjett.

Statsbudsjettet for 2013 blir revidert

Fire måneder inn i budsjettåret går regjeringen gjennom budsjettet og foreslår endringer. Forslaget behandles av Stortinget i juni, og kalles Revidert nasjonalbudsjett. Politiske saker eller uforutsette hendelser, som ras og flom, kan gi ekstra penger.

Eksempel

I 2012 resulterte det med at Statens vegvesen fikk cirka 78 millioner kroner mer.

Mai

2013

Desember

2012

Stortinget behandler statsbudsjettet for 2013

I midten av desember møtes Stortinget for å stemme over budsjettet. Under flertallsregjeringen kan en forvente at det går igjennom uten endringer. Når budsjettet er vedtatt kalles det saldert budsjett. Departementet sender da tildelingsbrevet til Statens vegvesen.

Eksempel

i 2012 ble budsjettet til vegformål på 16,2 milliarder kroner

Transport- og kommunikasjonskomiteen behandler samferdselsbudsjettet

Det består av vårt budsjettforslag og tilsvarende forslag fra de andre transportetatene. Ofte har de noen spørsmål de ønsker at Statens vegvesen følger opp.

Oktober

-november
2012

Spørsmål fra Stortinget

Finanskomiteen behandler budsjettet og fordeler pengene mellom de ulike departementene. Statens vegvesen får nå en mengde spørsmål fra de politiske partiene med korte tidsfrister.

Eksempler

Hva koster det å bygge en kilometer motorveg? Hva er det totale forfallsbehovet for riksveger og fylkesveger? Hva er meterprisen for midtrekkverk av wire og betong? Hvor mye betaler norske bilister i bompenger per år?

Oktober

2012

Statsbudsjettet blir lagt fram

8. oktober legger regjeringen fram statsbudsjettet for 2013 for Stortinget, som også kalles «gul bok».

August

2012

Regjeringens andre budsjettkonferanse

Her bestemmer regjeringen om den ønsker å justere opp eller ned budsjettet. Ofte deler den ut ekstra midler til prosjekter regjeringen ønsker å profilere seg spesielt på. Her kan det hende at Statens vegvesen får mer penger.

Samferdselsdepartementet bearbejder forslaget

Utover høsten er det byråkratene og politisk ledelse i Samferdselsdepartementet som tar over, mens Statens vegvesen svarer på spørsmål.

August

-oktober
2012



STEDET:

Om stedet Samkom sier Norsk stadnamnleksikon: "Av gno. samkoma f. 'møtestad', her mellom to vassdrag." Stedet er kjent både fra Vennesla i Vest-Agder og Åmli Aust-Agder blant andre, sier stedsnavnforsker Boye Wangensten til Veggen og vi. Og stedsnavnet er som nevnt veldig gammelt. (Foto: Kjell Wold)

QUIZ:

20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 19: Hva heter denne brokaren, da?

- 01** 1. september ble Statens vegvesen samlet til ett telefonrike, med kun én veg inn. Hva er nummeret?
- 02** Hvilket år ble jernbanelinja over Saltfjellet åpnet?
- 03** Hvilken norsk by er endepunktet for europaveg 8?
- 04** I hvilken dal finner vi jernbanebrua Kyllingbrua?
- 05** Hvor mange meter er en megameter?
- 06** Hva er «kilometre zero»?
- 07** Hva heter sykkeltrappa i Trondheim?

- 08** Bilfergen MF Øisang er laget i tre og er Norges minste. Hvilken strekning trafikkerer den?
- 09** Fra 1991 til 2002/2003 hadde Statens vegvesen ansvaret for denne berømte vannveien. Hvilken?
- 10** Hvor mange ganger har Europeiske mobilitetsuke vært arrangert?
- 11** Hvilken «portal» er Gamle Bybroa i Trondheim kjent for?
- 12** Hva het Norsk Elbilforening før den skiftet navn i 2011?
- 13** Hvilken by ble nylig kåret til Norges beste sykkelby?
- 14** Ved hvilket universitet ble det nye erfaringsbaserte masterprogrammet i veg og jernbane startet 3. september?

- 15** Ved hvilken turistveg ble kunstverket «Rock on top of another rock» nylig avduket?
- 16** Hvilket anlegg ble nylig tildelt utmerkelsen «betongtavlen»?
- 17** Hva heter den nyåpnede vegen langs E39 som knytter sammen innbyggerne i Nordfjord og på Sunnmøre?
- 18** I hvilket fylke ligger Innfjordtunnelen?
- 19** Hva heter bruingeniøren som nylig ble utnevnt til kinesisk gjesteprofessor?
- 20** Hvilket bilmerke har en modell kalt XM?

I HANSKEROMMET:



FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

5 spørsmål til Marianne Løvhaug Eklo

Rådgiver på Plan- og trafikkseksjonen i Trondheim, FTU-sekretær og prosjektleder for Si ifra-kampanjen i Region midt.

1 Hva har du i hanskerommet?

Jeg har så lite hanskerom at det kun er plass til vognkortet og servicekortet. Hadde jeg hatt litt større plass ville jeg hatt ei nødtoalettmappe der - jeg er ikke tilhenger av å ha løse ting i bilen på grunn av sikkerhet.

2 Hva fyller du fritidsrommet med?

Jeg ble i år valgt til pedagogisk mellomleder og korridorpolitisk ansvarlig koordinator i styret for Youngboys (fotballgruppa her) og Black Panthers (innebandygruppa). Det betyr en rekke oppgaver, blant annet arrangering av fest etter sesongslutt.

3 Har ikke du også en karriere på de skrå bredder?

Joda, jeg har vært med på seks husrevyer her på Statens hus på den årlige husfesten og flere filmminspillinger. Vi har kreative lunsjer to ganger i måneden for å forberede underholdninga til husfesten vi skal ha her i januar. Tror det er 6. året jeg er med, og jeg deltar i alle faser.

4 Hva vil du trekke fram som tidenes glansnummer?

Tja, vi lagde en arbeidsvarslingsopera som ble en hit her i Sør-Trøndelag. Pavarotti har også sunget denne, riktignok med annen tekst.

5 Og nå blir det Si ifra i midt også?

Ja, vi ser at det er gjort mye bra på dette rundt om i landet. Sjøl om vi er litt trege i gang, så gir vi full gass nå, men vi ønsker å finne vår egen form. Vi skal ha et prøveprosjekt her i høst med aktivitetssuke på videregående skoler, der ungdom snakker til ungdom. Det har vi stor tro på!

01 02030 02 1947 03 Tromsø 04 Romsdalen 05 En million meter 06 Startpunkt for måling av kjørelenge 07 Trampe 08 Rissør-Øysang 09 Telemarkskanalen 10 11 12 Lykkens portal 13 Lillstrøm 14 NTN 15 Valdresfjelle 16 Trollstigplatået 17 Kvivsvegen 18 Møre og Romsdal 19 Børre Stensvold, bruseksjonsleder 20 Citreën i Vegdirektoratet



FOTO: ØYSTEIN STÅVDAL PAULSEN

Unormal uttrykning

140

Dette skiltet står utenfor brannstasjonen på Øra i Fredrikstad og er en unormal. –Juryen er i tvil om hva som her forsøkes uttrykt, heter det fra den unormale jury, øverste myndighet for Håndbok 050, skiltnormalene.

Juryen går ut ifra at underskiltet er ment å begrunne parkeringsforbudet og peker primært på at ordet «uttrykingskjøretøy» skrives med enkel «t». Mer prinsipielt er ifølge juryen at underskilt til forbudsskilt 370 Stans forbudt kun skal vise utstrekning og tid, det vil si ikke skal begrunne skiltet. Skiltet gjelder normalt i kjøretretningen frem til neste kryss, men kan også gjøres gjeldende for en plass ved å sette på underskilt 808.351 «Gjelder plassen».

Veggen og vi

Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten. Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.

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

Fagpressen

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

Journalist
KJELL WOLD
Mobil: 900 94 886
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
hilstr@vegvesen.no

Grafisk designer
KYRRE WEDVIK
Mobil: 909 30 425
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
Opplag: 15 300 Trykk: Mediatrykk AS
Veggen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme. Veggen og vi utkommer 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning. Redaksjonen avsluttet 25. september kl. 13.00. Neste utgave kommer 25. oktober 2012.

