



26 milliarder til mer miljøvennlig transport:

Slik skal bymiljøene blomstre

Totalt stiller staten over 26 milliarder til disposisjon fram til 2023 til prosjekter for mer miljøvennlig transport. I høst begynner de første forhandlingene rundt bymiljøavtalene.

Side 6-7

SIDE

4

SIKKERHET:

84-årings bil ble spiddet på et vegrekkverk.

SIDE

8

TUNNEL:

Utelukker ikke TBM til fremtidig vegtunnelbygging.

SIDE

16

UTBYGGING:

I trettende time blir ny E6-trasé lagt om.

SIDE

18

MILJØ:

Transnova ønsker fortsatt el-satsing fram mot 2020.



NY FAGSJEF I OFV

Karin Yrvin (44) er ansatt som ny fagsjef i Opplysningsrådet for vegtrafikken, OFV. Hun begynner 1. september. I samarbeid med foreningens direktør, får Karin ansvaret for OFVs vegpolitikk. Karin Yrvin har en erfaringsrik bakgrunn med sterke røtter blant annet i politisk arbeid for Arbeiderpartiet (Ap).

NYTT BYGG I STEINKJER

Monica Langlie og Leif Røkke (bildet) sitter i prosjektgruppa som jobber med byggesaken i Steinkjer. De ser frem til at bygget du ser i bakgrunnen renoveres. I mai vedtok regionledelsen å gå videre med planene om å renovere bygningsmassen i Steinkjer. (Foto: Nina Kjeøy)



LEDER:

En minnestein i veikanten

I veikanten står det en minnestein. På steinen er det festet et bilde av en liten jente på fire år. Det lille barnet døde her.

Mammaen hennes hadde tatt den lille datteren sin med på biltur på den rolige og idylliske landeveien. Angivelig var farten lav da bilen skjønte ut fra asfalten, ned i den smale grøften som går parallelt med veien. Bilen bråstoppet da den smalt inn i et betongelement som krysser grøften.

Barnet satt i forsetet uten sikkerhetsbelte og tragedien var et faktum. Ulykken skjedde i et land lenger sør i Europa. Trafikk-kulturen der er på enkelte områder annerledes enn i Norge. Det er ikke uvanlig å se små barn sitte i forsetet, eller stå for den saks skyld, når mor eller far, bestemor eller bestefar, kjører bil i tettbygd strøk. Mange mener behovet for sikkerhetsbelte når farten er så lav ikke er påtrengende.

Her i Norge er det en pågående debatt om «trygghetsnarkomaniet». Vi er visst nok en nasjon av borgere som sikrer oss på alle bauger og kanter i frykt for å bli skadet, overfalt, robbet eller utsatt for brann. Og forelderen å la 2014 sikrer barna sine til det uforsvarlige, pakker dem inn i vatt slik at ungene fremstår som ulldotter. Du skal ikke bli langt for å finne ramsalt kritikk og nedsettende karakteristikk over dagens foreldregenerasjon. Noe er basert på magesfølelser og synsing, annet har en mer intellektuell tilnærming gjerne underbygget med moderne forskningsresultater.

I dette bildet er det lett for å bli med i en slags selvutslettende selvpisking. Noe av kritikken er helt sikkert berettiget, kanskje vi som i dag er voksne beskytter barna våre for mye. Men om overbeskyttelse kan ha sine skadevirkninger, må vi ikke glemme at mangel på beskyttelse kan drepe.

Den kjente barnepsykologen Magne Raundalen ga nylig litt farge-nyanse til det svarte bildet som ofte tegnes. I en kronikk i Aftenposten tar han nemlig dagens foreldregenerasjon i forsvar. Han mener foreldre av i dag blir utsatt for urettmessig sverting. Som ett eksempel, basert på harde fakta, trekker han frem antallet barn som dør i trafikken. Da Raundalen selv hadde små barn, på slutten av 60- og 70-tallet, ble rundt 100 barn drept i trafikken hvert år. I dag er tallet redusert til rundt 10. «Hva har reddet disse 90 barna årlig annet enn krevende og beskyttende foreldre», spør Raundalen retorisk.

Det er fort gjort å peke på enkelheten i Raundalens resonnement.

Ja, vakttsomme og flinke foreldre har i aller høyeste grad bidratt til reduksjonen. Men sikrere biler, beltepåbud, lavere fartsgrenser, holdninger og sosial aksept har gått hånd i hånd med kjærlige foreldre som fysisk har tatt vare på barna sine.

Raundalens poeng er uansett viktig:

Selv om noen mener foreldre overbeskytter barna, så er det også flott at foreldre er beskyttende. Ingen må noen gang få oss overbevist om at det å bruke tilgjengelig sikkerhetsutstyr for å sikre barna våre når vi er ute og kjører er en form for overbeskyttelse.

Bare spør foreldrene til de over 100 barna som ble drept i den norske trafikken i 1970. Eller foreldrene som nå ser datteren sin avbildet på en minnestein i veikanten.

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

Henrik Sartz @hsartz Gode nyheter! Statens vegvesen lanserer selvbetjeningsløsninger på nett for deg og meg. <http://bit.ly/1tpdSSt>

Kjersti Almåsvoid @Kjerstigo Hvorfor må vi ha denne papirlappen? Vi kan reise billettøst, arkivere dokumenter elektronisk. #gammeldags

NRK Trøndelag @nrktrondelag Har du hørt om «asfaltvorter»? Statens vegvesen vet ikke hvordan det mystiske fenomenet oppstår. <http://bit.ly/1utawR3>

MBH superMario1301 Telenor skryter av 3G dekning i 90% av landet, hvordan klarer da vegvesenet å legge E18 kr.sand-Oslo rett oppå de resterende 10 uten dekning #asdfasdfsadf

Magne Bjella @MagneBjella Fanatisk god film fra @Presse-rom Statens Vegvesen er det noen som kjenner igjen denne karen på veien?.... <http://youtu.be/Dqs4q5iFZjl>



VEGBILDET:

ET STILNET MØTESTED

En krakk på en jordvoll inntil Glomma. Her er det fredelig i dag, men for inntil 120 år siden krysset jernbanen mellom Oslo og Trondheim elva via en 128 meter lang trebru som startet akkurat her. I 1862 var jernbanen bygd fra Hamar til Elverum og Stortingsvedtaket fra 1857 innebar endestasjon på Glommas østre bredd. Men det ble gjort om i 1859, Rørosbanen skulle fortsette på vestsiden til den krysset lenger oppe. Brua over Glomma ved Elverum ble likevel bygd og står den dag i dag, det gjør ikke trebrua som ble bygd 44km lenger nord ved Steinvik. I august 1894 ble den da 22 år gamle brua erstattet av en langt sterkere stålbru litt lenger nord. Denne ble igjen erstattet etter nye 70 år, vegvesenet i Hedmark overtok den gamle stålbrua som nå er Steinvik vegbru. Men av trebrua er ingen ting igjen. (Foto: Håkon Aurlien)

På veg over Dovrefjell

◀ 1960

2014 ▶

Dette bildet er fra høyeste punkt på E6 over Dovrefjell i Oppland, frem til 1965 betegnet riksvei 50. En steinstøtte inntil vegen rett nord for Hjerkin jernbanestasjon forteller om at vegen har sitt høyeste punkt her, 1026 meter over havet. I bakgrunnen ruver Snøhetta som når opp i 2286 meter. Det gamle bildet er nok fra før 1960 da bilhandelen ble friggitt i Norge og bilturismen nådde folk flest. I forgrunnen står en IFA 1950-modell, i bakgrunnen en 1951–1953 Plymouth Cranbrook. Støtta står fortsatt, men parkeringsplassen er nå på nordsiden. (Foto gammelt bilde: Einar Wikran. Nytt bilde: Håkon Aurlien)





85 PROSENT EL-BILER

I perioder er det opp til 85 prosent el-biler i kollektivfelt. Det viser tellinger Statens vegvesen har gjort. Kollektivfeltene som har blitt overvåket er feltene på E18 i retning Oslo. Tellingene er foretatt i mars og mai mellom klokken 07.00 - 09.00, perioden som defineres som rushtiden. (Foto: Knut Opeide)

Skulle ikke kunne sk



TVERS IGJENNOM: 84-åringen kjørte 200 meter mot kjøreretningen før han traff rekkverket som gikk tvers gjennom bilen.

Den 84 år gamle bilføreren slapp mirakuløst uten skader da en personbil ble gjennom-boret av et vegrekkverk på hovedvegen inn mot Tønsberg sist i juli. – Slike historier viser at systemet med å trekke inn førerrett ikke alltid fungerer som det skal, sier assisterende fylkeslege Per Schjelderup i Vestfold.

TEKST OG PORTRETTFOTO HÅKON AURLIEN **ULYKKEFOTO FRA** VESTFOLD INTERKOMMUNALE BRANNVESEN

Ulykken skjedde på vegen fra E18 inn mot sentrum. Her er det doble kjøreretninger adskilt av et fysisk rekkverk, og så blir utgående kjøreretning igjen delt av et rekkverk. Den 84 år gamle sjåføren kjørte helt feil, først over i motsatt kjøreretning, der rekkverket er korrekt beskyttet med en støtpute, deretter 200 meter videre mot kjøreretningen inntil han kjørte rett på rekkverksenden mellom de to møtende kjørefeltene.

Rekkverket skar tvers gjennom bilen. Brannmannen som kom først frem til ulykkesstedet trodde ikke sine egne øyne. 84-åringen sto utenfor bilen, skjelve men



Per Schjelderup

uskadd. Rekkverket hadde passert mannens hode med bare noen centimeters avstand.

UTROLIG. Funge-rende avdelings-direktør Bjørn Harald Sti i Statens vegvesen i Vestfold kontrollerte straks

at rekkverket var bygd etter reglene. – Det var nesten utrolig at ulykken kunne skje, det kan være at vi har sett faren for en slik påkjørsel som helt usannsynlig, men vi må nok ta høyde for slikt fremover, sier Sti.

– Vi er bekymret over hvor ofte vi opplever at trafikanter gjør valg i trafikken som strengt tatt ikke skulle være mulig å gjøre. Dette er noe Vegvesenet og andre må innrette sin virksomhet etter, sier operasjonsleder Jon Kristian Johnsrud i Vestfold politidistrikt.

VURDERINGSPRØVE. Fra politiets side var det helt klart at bilføreren måtte gi fra seg førerkortet. Fylkesmannen må inn i bildet før han eventuelt får kjøre igjen. De vil ofte be om en vurderingsprøve, en praktisk prøve utpakte sensorer i Statens vegvesen foretar på oppdrag fra fylkeslegen når det er tvil om en person har ferdigheter til å kjøre bil.

Mange prøver er kjørt siden fylkeslegen i Vestfold i 2007 avdekket at sykehusene hadde liggende et titalls pasienter som hadde sertifikat men som på grunn av sykdom, medisinbruk eller alvorlig alderssvækkelse ikke burde hatt det. Fylkeslegen gikk ut med et innskjerpingsbrev der han påpekte at den behandlende lege plikter å melde ifra når en person ikke lenger tilfredsstiller de medisinske kravene til å kjøre bil.

KONTROLLERER. – Vi er selvfølgelig opptatt av at meldeplikten leger, psykologer og optikere har, blir fulgt opp. Det er viktig når vi får stadig flere eldre personer med førerkort i befolkningen.

FAKTA

3

bud er gitt på opprusting av bussholdeplasser på fylkesvegene i Telemark. Budene varierer fra 13 til 16,9 millioner kroner.



FOLKEFEST FOR ETTERLENGTA TUNNEL

Fredag 15. august gikk folk nærmest mann av huse for å delta på folkefesten da den nye Oppdølstrandtunnelen på Nordmøre ble åpnet med stor festivitas. Denne strekningen på riksveg 70 mellom Sunndalsøra og Ålvundeid var den mest rasutsatte i hele Midt-Norge, og blant de farligste i landet. (Foto: Reidun Øverland)



TRAFIKKSIKKERHET:



FOREDRAG: Linda Botten orienterte om «Albert» for over 4000 Vegvesenansatte. En oppdiktet person, men lik mennesker hun møter ofte ved vurderingsprøver

FORTALTE OM DEMENTE «ALBERT»

– Trafikksikkerhet må gå foran Albert sitt behov for å kjøre bil. Og det selv om jeg vet at det innebærer at Albert ikke får besøkt sin kone like ofte på sykehjemmet eller hentet barnebarnet på fotballtrening.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Budskapet var tydelig da Linda Botten, sensor i Statens vegvesen, snakket om sin arbeidshverdag under Vegvesenets jubileumssamlinger i juni. Over 4000 vegvesenansatte fikk møte den demente sjåføren.

– Albert har en helt spesiell dag, innledet Linda da hun entret scenen. – Han har 50-års bryllupsdag og har akkurat vært og besøkt sin kone på sykehjemmet. Nå er han på vei til legen for den årlige blodtrykksjekken. Det er ikke før neste år han trenger helseattest for førerkort, når han fyller 75 år.

MISTANKE. –Hos legen forteller Albert om sin fantastiske kone på bryllupsnatten, som om det skulle vært i går. Legen får mistanke om mental svikt og bestemmer seg for å ta en klokketest på Albert. En test hvor han får beskjed om å fylle inn sifrene 1-12 og tegne på klokkeslettet 11.10.

– Klokketesten går ikke så bra, noe som kan tyde på demens, en sykdom i hjernen. Og vet dere hva, vi får elleve tusen nye tilfeller hvert år. Det mest skremmende er at en tredjedel fortsetter å kjøre bil etter at de har fått diagnosen.

– Hvorfor kan ikke legen bestemme dette men må melde ifra til fylkeslegen? Jo, fordi det finnes leger der ute som synes det er helt ok at en mann etter hjerteinfarkt fortsetter å kjøre buss med skolebarn, eller at en som ikke klarer klokketesten kan få kjøre bil et år til, fortsetter hun.

VURDERINGSPRØVE. Fylkeslegen sen-

der en anmodning om kjørevurdering til trafikkstasjonen. Linda Botten kjører i snitt to vurderingsprøver i uken. Selv om «Albert» er en oppdiktet person, har han en kjøreferdighet som går igjen.

–Tre viktige faktorer påvirker kjøringen hans. For det første oppmerksomhet. For en med demens vil det være vanskelig å følge med på flere ting om gangen. Albert kjører på rødt lys. For det andre dømmekraft: Han bryter vikeplikten flere ganger, slik at jeg må gripe inn. Agnosi betyr at man mister evnen til å gjenkjenne ting, for eksempel skilt. Albert ignorerer innkjøring forbudt-skilt og vil kjøre inn mot kjøreretningen. Jeg må gripe inn.

– Ville du ha latt ditt barn eller barnebarn sitte på med Albert? Det er det dette handler om. Det er brutalt for Albert men helt nødvendig for trafikksikkerheten når jeg skriver «ikke anbefalt» på rapporten, forteller hun.

GLEDE. Hun forteller også den motsatte historien, om gleden ved å kunne anbefale fritak for de vanlige helsekravene etter å ha kjørt en vurderingstur med en snekker som er blitt lam i en arbeidsulykke. Han får etter hvert en spesialtilpasset bil, men må først innom for en kjørevurdering. Han må jo vise henne at han klarer å bruke håndbetjent gass og brems på en trygg måte.

– Det er vi som gir fritak fra helsekravene i slike saker. Det er vi som gir Magnus muligheten til at han kan få hentet sønnen sin i barnehagen og kjøre til hytta på fjellet, forteller hun. ■

Legene er blitt flinkere til å vurdere om pasientene deres bør beholde sertifikatet, men vi har alt for mange sjåførere som ikke burde kjøre bil.

Per Schjelderup, assisterende fylkeslege i Vestfold

Dette er i første omgang en oppgave fastlegene må ivareta, og det gjør de fleste samvittighetsfullt, men en del melder ikke når de plikter å gjøre det. Vi har nå inngått et samarbeid med politiet der vi etter konkrete saker de kommer bort i gir melding til oss, forteller Per Schjelderup.

NATURLIG. Schjelderup mener at fastlegene er blitt flinkere til å melde ifra de senere årene, og da spesielt de yngre legene. Men han mener at det fortsatt er falt for mange bilførere i trafikken som ikke har tilstrekkelige ferdigheter til å kjøre bil.

– Noen er svekket på grunn av sykdom, andre ved naturlig elding. Naturlig

elding innebærer for mange kognitiv svikt, at man har vansker med å håndtere flere ting samtidig. Det er spesielt uheldig når de eldre ofte også blir tregere i bevegelsene. Det ser vi blant annet på at mange eldre har vansker med å takle rundkjøringer. Utviklingen varierer fra person til person, vi mener en fastlege sjelden bør gi en legeattest for mer enn to år av gangen, påpeker han. ■



FLOM FORSINKER FLYTTING

Vannskader etter det voldsomme regnåret og flommen i Lillehammer 8. juli forsinker innflyttinga i det nye regionvegkontoret ytterligere. – Utbyggingsselskapet og entreprenøren sier de ikke klarer å få bygget innflyttingsklart til den 17. november, slik planen har vært de siste månedene, sier avdelingsdirektør for HR- og administrasjonsavdelingen, Fred Anton Mykland. (Foto: Øystein Skotte)



STATEN SATSER STORT I BYOMRÅDER

Staten skal ta større ansvar for å bidra til at færre kjører bil i de største byene. Såkalte bymiljøavtaler skal få fart på kollektivtrafikken og få flere til å gå og sykle.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON JON OPSETH / GRO STEFFERUD

■ KOLLEKTIVT:

Trondheim skal forhandle om superbuss

Trondheim er blant de første som skal forhandle fram ei bymiljøavtale. – Vi er positive til større statlig satsing som gir oss bedre forutsigbarhet, og vi vil forhandle om superbuss.

Det sier sjefingeniør Tore Langmyhr som jobber med Miljøpakken i Trondheim. Der er de positive til at staten vil bruke mer midler på miljøvennlig transport.

– Det er i tråd med det vi satser på i Trondheim. Her har vi Miljøpakken, som er vår bypakke. Våre mål er helt i tråd med tankegangen bak ordningen med bymiljøavtaler, og vi håper dette kan forsterke innsatsen som vi allerede er godt i gang med, sier Langmyhr.

FLERE FORDELER. Han mener det er en fordel at dette er en gjensidig forpliktende avtale der

lokale myndigheter må gi noe tilbake for økt statlig innsats. Det kan være i form av riktig arealplanlegging eller andre virkemidler for å redusere personbiltrafikken.

– Langsiktige bymiljøavtaler gir oss en mye bedre forutsigbarhet når det gjelder statlige midler enn dagens 4-årige belønningsordninger, påpeker Langmyhr. Han understreker at det også er behov for midler til drift av kollektivtransporten.

SATSER PÅ SUPERBUSS. I Trondheim er planen å satse på en

superbussløsning. Det vil si en høystandard kollektivtrasé på rundt sju kilometer som også skal gå gjennom sentrale byområder. Konseptet for å legge til rette for superbuss er å tenke bane, men kjøre buss. Tanken er at traseen kan utvides etter hvert, – Det er superbuss som blir hovedkonseptet i vår forhandling, i tillegg til sykkelsatsing, sier Langmyhr. ■

► SUPERBUSS I TRONDHEIM: Skissa viser trasé for superbuss som er under planlegging i Trondheim.

FAKTA

7

bud er gitt på strekningsvise kollektivtiltak i Vestfold høsten 2014. Budene er fra 3,9 til 5,9 millioner kroner.



SISTE JOBB PÅ IFJORDFJELLET

Siste og sjette kontrakt på oppgraderingen av fv 98 over Ifjordfjellet i Finnmark er nå på plass. Jobben går til Veidekke og er på rundt 61 millioner kroner. Siste utbedring skjer på strekningen Suolovjavi-Gillas i Tana kommune. (Foto: Giselle Jensen)

Mange flere flytter til byområder samtidig som målet er at trafikkveksten i byene skal skje med buss, bane, gange og sykkel. Dermed kreves en stor innsats for å få folk til å parkere bilen til fordel for miljøvennlig transport. I følge tall fra Ruter vil antall kollektivreiser i Osloregionen øke fra dagens 270 millioner reiser til 530 millioner reiser i 2030 – hvis den forventede trafikkveksten skal tas av kollektivtransport.

STATEN MÅ HJELPE TIL. – De største byene vil vokse så mye at kommunene og fylkeskommunene ikke har nok muskler og midler til å bygge ut og drifte kollektivtrafikken som skal til - hver kollektivreise koster det offentlige ti kroner. I NTP er det derfor vedtatt at det skal brukes mer statlige midler på miljøvennlig transport gjennom nye bymiljøavtaler. Statens vegvesen har fått i oppdrag å lede forhandlingene om denne bymiljøpotten, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

FORHANDLER OM 26 MILLIARDER. Kommunene og fylkeskommunene har lenge ønsket seg mer langsiktig og forutsigbar finansiering, og det får de nå. De neste fire årene er det satt av over tre milliarder som stat, kommune og fylkeskommune skal forhandle om i bymiljøavtaler. Fram til 2023 er det over 26 milliarder som skal fordeles – inkludert midler fra belønningsordningen som om noen år vil inngå i bymiljøavtalene.

EKSTRA MIDLER. I tillegg til bymiljøpotten og belønningsordningen er det avsatt 8 sykkelmilliarder (på landsbasis) som skal bidra til å doble sykkelandelen. Utenom bymiljøpotten kommer også statlige investeringer i store infrastrukturprosjekt. Eksempel på det er utbygging av jernbanen i intercity-området på Østlandet.

REGIONENE MÅ TA INITIATIV. – Midlene skal brukes til mer miljøvennlig transport – som Bybanen i Bergen, Bussvei 2020 i Stavanger og Superbussløsning i Trondheim. Videre skal de gå til tiltak som får flere til å gå og sykle. Pengene skal også gå til miljøvennlig transport langs riksveg. Våre regioner må derfor ta kontakt med byregioner og Vegdirektoratet for å foreslå tiltak langs disse vegene, sier vegdirektøren.

VEGVESENET FORHANDLER. Statens vegvesen har altså fått i oppgave å forhandle for staten med de nye byregionene som kan inngå bymiljøavtale. Først ute er Oslo/Akershus og Trondheim. Deretter står sannsynligvis Bergen og Stavanger for tur.

KRAV TIL MÅL. Statens vegvesen har jobbet mye med indikatorer som bymiljøavtalene skal måles etter. Eksempler på dette er endring i kjørte kilometer med bil, CO₂ utslipp, fordeling på transportmidler og antall kollektivreiser. Byområdene forplikter seg videre til en arealbruk som ikke gir vekst i persontransport med bil – det vil si å bygge boliger og arbeidsplasser der det er enkelt å reise kollektivt, sykle eller gå. -Det vil bli et felles system for rapportering som vi er bedt om å koordinere. Vi vil også anbefale at det settes opp sykkel- og gåregnskap, forteller Gustavsen.

TILTAK FOR MINDRE BILBRUK. – Byområdene må vise at de har tiltak som når målet om nullvekst i personbiltrafikken. Dette dreier seg ikke bare om tiltak for å gjøre det bedre å reise kollektivt, gå og sykle. De må ha en arealbruk som bygger opp under miljøvennlig transport. Parkeringsrestriksjoner og køprising er også eksempler på tiltak for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, understreker Gustavsen. ■

UTENRIKS:

VERDEN RUNDT

En ny testbane

Asta Zero, er nå åpnet utenfor Borås i Sverige der avansert førerstøtteteknikk skal prøves ut i realistiske trafikkmiljøer. Drøye en halv milliard svenske kroner er investert i et testanlegg som består av en 5,7m lang landeveg, 700 meter firefeltsveg, et bymiljø med kryssende gater, fortauer og trafikklys, og en dråpeformet høyhastighetsbane på 240 meter i diameter der biler kan utsettes for svært harde manøvre. Senteret åpnet i august men allerede i juni var svenske Volvo i gang med testkjøring på senteret.



Foto: Asta Zero

Bominntektene

på Øresundsbrua mellom Sverige og Danmark fortsatte å stige i første halvår 2014. Inntektene var på 567 millioner danske kroner, som er 35 millioner mer enn i samme periode i 2013, forteller det danske lastebilmagasinet. Forklaringen er i første rekke at godstrafikken økte med 6,8 prosent. Øresundsbroens markedsandel av godstrafikken over Øresund er nå på 52,4 prosent.

Ni entreprenørkonsortier

er nå i diskusjon med Femern AS om å bygge den 17,6 km lange Femern Belt-tunnelen mellom Danmark og Tyskland. Byggestart er neste år og i 2021 skal tunnelen mellom Rødby og Puttgarden til drøye 40 milliarder danske kroner åpnes for veg- og togtrafikk. Entreprenørene har beregnet at byggingen vil sysselsette hele 55.000 mann i fem år. Litt over halvparten skal bygge selve Femern Belt, resten vil arbeide hos underentreprenører og i servicevirksomheter.



Foto: Femern AS

60 fyllekjørere

ble arrestert da 94 kvinnelige politikonstabler bemannet en spesiell trafikkontroll rundt den Sør-afrikanske storbyen Johannesburg sist måned. Kontrollen ble arrangert som del av en kvinnesdagsmarkering og ble effektiv; de 60 ble alle arrestert og måtte betale kausjon for å slippe varetekt frem til de kom foran domstolene uken etter.

EU-kommisjonen

ønsker å endre måten nye personbiler blir testet for bensin/dieselforbruk. I dag måles drivstofforbruket etter en standard kjøremetode som kan manipuleres ved f.eks maskering for å få ned luftmotstanden eller ved å kjøre på et unormalt slett underlag. Metoden viser seg å gi for lave verdier spesielt for nitrogendioksid, som nå knyttes til økt dødlighet i byområder. Fra 1. september innføres strengere målemetoder og ved nyttår er det ventet et forslag til en helt ny målemetode.

Kinesiske myndigheter

har anklaget flere store vestlige bilprodusenter for å prise sine biler alt for høyt i det som nå er blitt verdens største bilmarked. Lovgivningen er streng for å hindre monopoldannelse, nå er 1000 selskaper under granskning.

En privatbygd bomsnarveg

har skapt interesse i Somersset i England. Da en mye brukt pendlerveg ble stengt etter grunnbrudd (underjordisk leirras) i februar, fikk trafikantene en 22 kilometer lang omkjøring og ble forespeilet at det ville være slik frem til desember. En lokal forretningsmann leide da et nabojord og bygde en 400 meter lang midlertidig veg som det koster 2 pund å bruke. Trafikantene er godt fornøyd og forretningsmannen regner med å være i pluss før hovedvegen blir åpnet igjen.

Den australske delstaten

Victoria vurderer nå å redusere promillegrensen fra 0,5 til 0,2. Forslaget kommer fra politiet i Melbourne og bakgrunnen er den samme som før reduksjonen i Norge og Sverige, at en slik endring vil forebygge lavpromillekjøring og redusere ulykkestallet. På 1980-tallet var halvparten av dødsulykkene i delstaten promillerelatert, nå er andelen redusert til en av fem. Australia kom i 2013 for første gang ned i under fem trafikkofre pr 100.000 innbyggere, men ønsker å redusere ulykkestallet videre.

FAKTA

Bymiljøavtaler

Fra omtale i NTP 2014-23:

- Staten stiller over 26 milliarder til disposisjon fram til 2023 til prosjekter for mer miljøvennlig transport.
- Disse midlene skal stat, kommune og fylkeskommune forhandle om (bymiljøavtaler).
- Nasjonalt mål om klimautslipp og krav til at veksten i persontrafikken skal tas med flere kollektivreiser, gange og sykkel ligger til grunn for avtalen.
- Restriktive tiltak skal være avklart og regionale/interkommunale arealplaner skal legges til grunn.
- Statens vegvesen skal lede forhandlingene og koordinere rapporteringen.
- Hver bymiljøavtale skal ledes av ei styringsgruppe.
- Oslo/Akershus og Trondheim er de første som starter med forhandlingene i høst.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD SKISSE TRONDHEIM KOMMUNE





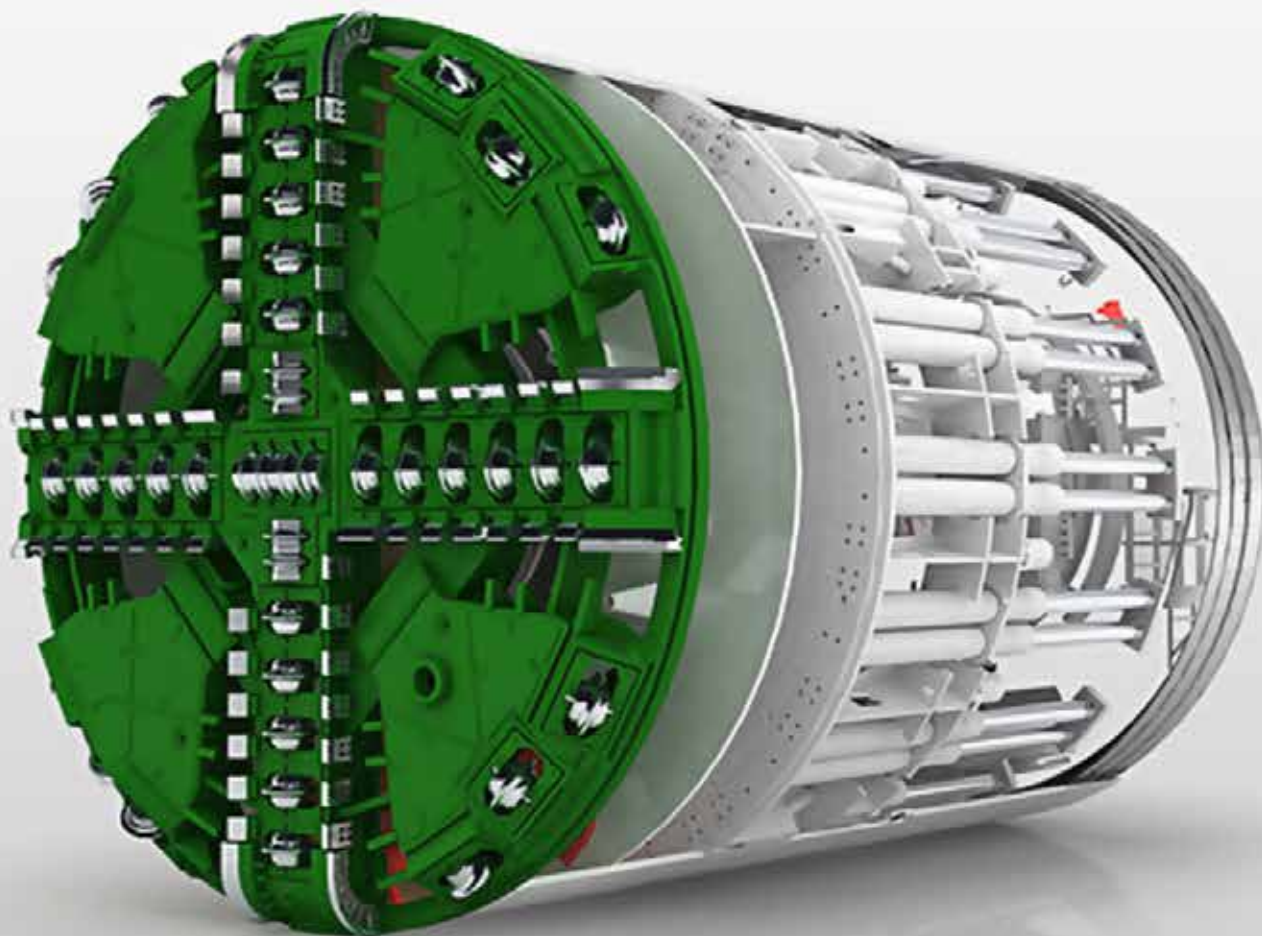
BYPAKKE BODØ

Nå starter arbeidet med Bypakke Bodø og utbygging av rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset. Regjeringen la fram forslag til proposisjon for Bypakke Bodø i juni. Nå søkes nye medarbeidere til et av de heftigste utbyggingsprosjektene i regionen. Det trengs prosjektkoordinator, kontrollingeniører tunnel, daganlegg og geomatikk. (Foto: Irene R Skaue)

VIL FULLPROFILBORING VÆRE ET ALTERNATIV I FRAMTIDENS VEGTUNNELER ?

– Det kan ikke utelukkes at bruk av fullprofilmaskiner eller delsnittmaskiner vil kunne være et alternativ til konvensjonell sprengning av vegtunneler i framtiden, men dette må vurderes for det enkelte prosjekt.

TEKST KJELL WOLD ILLUSTRASJONSFOTO HERRENKNECHT AG



TBM: Tunnelboremaskiner som dette skal nå tas i bruk ved bygging av nye jernbanetunneler i Norge.

DRIFT- OG VEDLIKEHOLD:

TEKST KJELL SOLEM

Omfattende tunnelutbedringer

Det er snart oppstart for tidenes «makeover» i norske vegtunneler.

Først ut er Nordbytunnelen på E6 i Akershus som nattestenges i syv måneder fra september/oktober. Utlysninger og kontrakter står for døren over hele landet. Region sør fikk fredag inn tilbudene på tunnelene Austad, Loga og Drangeid på E39 ved Flekkefjord. Seks tilbydere har priset jobben samlet fra 169,35 mill. kr på topp til 123,80 mill. kr på bunn.

ANBUdspakke i Nord. – I Region Nord har vi pakket seks tunneler mellom Mosjøen og Fauske i en anbuds pakke som skal ut til entreprenørene ved årsskiftet, forteller prosjektleder Steinar Livik. 16. september holdes et lokalt bransjemøte for å dele mest mulig informasjon. - Høsten bruker vi til kostnadsoverslag, konkurransegrunnlag og avklaringer med blant annet nødetater, kommuner og andre enheter i egen etat. Arbeid på Tromsøysundtunnelen skal også lyses ut i løpet av høsten.

FAKTA Vedlikehold av tunneler

Vi har 1100 vegtunneler på riks- og fylkesvegnettet i Norge med en samlet tunnellenge over 1050 km (hovedløp). Rundt 60 vegtunneler er under bygging i 2014. Om lag 260 tunneler på TEN-T nettet omfattes av tunnelforskriften. Av dem trenger 200 tunneler større eller mindre tiltak.



FAKTA

6

bud er gitt på oppgradering av tre E39-tunneler i Flekkefjord i Vest-Agder. Jobbene skal gjøres innen første halvdel av 2016. Budene varierer fra 124 til 169 millioner kroner.



DÅRLIG SIKT I MANGE SYKKELULYKKER

Tre av ti dødsulykker på sykkel skyldes dårlig sikt. Høye hekker er ofte noe av problemet. I den anledning gir Statens vegvesen ut en brosjyre med informasjon til husstander om deres medansvar for god sikt i trafikken. 71 syklister er drept på norske veger i perioden 2005 - 2012. (Foto: Knut Opeide).

Det sier sjefingeniør Jan Eirik Henning på byggherreseksjonen i Veg og transportavdelingen i Statens vegvesen Vegdirektoratet. Statens vegvesen vil følge nøye med på det som nå skal skje og hvilke erfaringer som blir gjort på strekningen Oslo - Ski der Jernbaneverket har besluttet å benytte fullprofilboremaskiner (TBM) som drivemetode for jernbanetunnelene. Jernbaneverket vurderer også samme teknologi på ny jernbanetunnel mellom Bergen og Arna.



Jan Eirik Henning

KREVER UTREDNINGER. - Bruk av fullprofilboring vil kreve en inngående utredning av egnetheten for det enkelte prosjekt. En slik utredning må omfatte alle forhold, både fordeler og ulemper for prosjektet, forteller Henning. Det finnes oppdaterte modeller for å kalkulere kostnader ved bruk av fullprofilboring, som dermed gir grunnlag for å sammenligne og beslutte om det er riktig å gå videre med metoden som alternativ løsning til tradisjonell sprengningsteknikk i en senere anbudskonkurranse.

FORDELER OG ULEMPER. - Metodens store fordel er at den er langt mer skånsom overfor berget enn hva konvensjonell sprengning er. Behovet for stabilitetssikring både under driving og for den permanente stabiliteten vil dermed kunne bli vesentlig mindre enn ved sprengning, sier Henning.

- For bygging av moderne norske vegtunneler med stort og varierende tverrsnitt har metoden dessverre også en del ulemper som vil ha negativ innvirkning på økonomi og fremdrift. Metoden

har ikke fleksibilitet til å takle forskjellige tverrsnitt på samme prosjekt, når diameter på boremaskinen er bestemt, sier han.

ULIKE BEHOV. For å oppnå normalprofilen uten urimelig stort utboret volum, som feks å etablere tverrsnittsutvidelser for havarinisjer, snunisjer, på- og avramper etc, må det uansett utføres omfattende sprengingsarbeider.

- Jernbanetunneler har normalt ikke samme behov for tverrsnittsvariasjoner med krav til utsprengning av ulike type nisjer etc. som vegtunneler. Det ligger derfor bedre til rette for å fullprofilbore jernbanetunneler enn vegtunneler, sier Jan Eirik Henning.

BEGRENSNINGER I MASSEUTNYTTELSE. Økonomi og fremdrift vil i svært stor grad være bestemt av bergartens borbart, dvs. hardhet, oppsprekningsgrad og foliasjon/lagdeling sammen med tverrsnittstørrelsen og behov for ekstra sprengning.

- Produserte masser fra fullprofilboring blir også langt mer nedknust med stort innslag av finstoff, noe som gir begrensninger i bruksområdet for de massene som blir produsert, sier Henning. Norske bergarter er gjennomgående hardere og mer massive enn i de fleste andre land som har mye tunnelbygging. Den norske tunnelbransjen har lang erfaring og stor kompetanse med bruk av tradisjonell sprengningsteknikk, og utfører arbeidet med sprengning av tunneler svært effektivt.

VERDIFULL ERFARING. Jan Eirik Henning tror likevel at erfaringer fra byggingen av jernbanetunnelene på strekningen Oslo - Ski vil kunne gi ny og verdifull kunnskap som også vil komme andre prosjekter til gode, også for vegtunneler. ■

Erfaringer fra byggingen av jernbanetunnelene Oslo - Ski vil gi ny og verdifull kunnskap som vil komme andre prosjekter til gode, også vegtunneler Jan Eirik Henning, Statens vegvesen

TUNNELBOREMASKINER (TBM):



REDEGJØR: Gunnar Gjæringen i Statens vegvesen har skrevet en rapport om mulig bruk av TBM-teknologi også til vegtunneler i Norge

Rapport ser på TBM i Norge

En rapport skrevet av senioringeniør Gunnar Gjæringen i Statens vegvesen ser på mulighetene for fremtidig bruk av TBM i Norge også til vegtunneler.

TEKST KJELL WOLD **ARKIVFOTO** GEIR BREKKE

«Siden TBM-teknologien er forbedret og utviklet kraftig bare de siste ti årene, og fullprofilboring nå blir brukt mer og mer til å bygge vegtunneler i utlandet, bør tiden være inne til også å se på dette her i Norge, mener Gjæringen. Han følger spent med på de to store tunnelprosjektene som Jernbaneverket i Norge nå snart tar i bruk i Bergen og Oslo.

GLEMT. - Jeg håper dette kan kaste nytt lys over denne «glemte» tunnelteknologien som vi brukte så mye i Norge for 30 år siden, men ikke har brukt siden tidlig 1990-tall, sier Gjæringen. Han mener det er viktig at valg av byggemetode for nye vegtunneler i Norge, enten konvensjonell sprengning eller fullprofilboring,

blir vurdert grundig både i plan-, regulerings-, prosjekterings- og anbudsfasen i årene framover. Begge metoder må vurderes, spesielt ved lange tunneler over fem kilometer, for å få et godt grunnlag for å gjøre valg av metode, mener senioringeniøren.

FÅ VEGTUNNELER. I Norge er det kun bygget fire vegtunneler med fullprofilboring, til sammen 12,5 km tunnel. Blant disse var Fløyfjell- og Eidsvåg tunnelen i Bergen. Dette var tre år siden og TBM-teknologien har tatt sjumilssteg siden den gangen, mener Gunnar Gjæringen. I dag brukes det TBM til vegtunneler også i såkalt hardt fjell i flere land blant annet i Sør- og Mellom-Europa, i følge Gjæringen. ■

UTBYGGING:

Vikingetidens E18

Arkeologer i Bamble har funnet rester av en hulveg fra vikingtiden. De undersøker området der ny E18 skal gå fra Dørdal til Rugtvedt. Lagvis med tilhogde stokker ble funnet i ei myr der det går en tydelig gammel hulvei gjennom terrenget i Bamble i Telemark. - Det er skjebnens ironi at ny veg bygges på gammel. Uansett gir det en fin historikk rundt vegbildet, sier arkeolog og utgravingsleder Christian Løchsen Rødsrud til NRK Telemark. Han peker på at dagens fylkesvei 206 går helt parallelt med den gamle hulveien de har funnet. (Foto: NRK Telemark)



FAKTA TBM - Tunnelboremaskiner

Fullprofilboremaskiner er igjen aktuelt å bruke i Norge til å bygge nye fjelltunneler. Nå er det aktuelt til jernbanebygging blant annet i Bergen og Oslo-Ski. I Norge er det bare bygd fire vegtunneler med denne metoden (tre i Bergen og en i Nordland) i 1980-årene. I samme periode ble det brukt mye TBM til norsk vannkraftutbygging. De fire største produsentene av TBM i dag fins i USA, Tyskland (2) og Italia. Om lag 80 prosent av all tunnelbygging i verden i dag skjer med TBM. (Kilde: Teknisk Ukeblad og Statens vegvesen)



PRØVDE BRÅSTOPP PÅ TRAFIKKSIKKERHETSDAG

Marianne Løvhaug Eklo (bildet) brukte lørdagen på å spre budskapet om trafiksikkerhet. En bilforhandler i Trondheim arrangerte trafiksikkerhetsdagen, men på grunn av det viktige temaet stilte Norsk luftambulans, Trøndelag brann- og redningstjeneste, Trygg trafikk og Statens vegvesen opp. (Foto: Asle Eklo)

– Vegvesenets utekontrollører må til å sjekke begjæringer før skiltene

Oppfordringen kommer fra Klaus Christian Ottersen, som leder kjøretøyenheten i Vestfold.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**D**ataene i Autosys er ikke alltid korrekte, derfor skal vi alltid sjekke en begjæring før vi tar skiltene av bilen, sier Klaus Christian Ottersen. Før ferien opplevde han nemlig at en tastefeil gjort i Vegvesen førte til at en bil ble urettmessig avskiltet på E18 på vei hjem fra Sørlandet. Hadde begjæringen blitt dobbeltsjekkert ville man oppdaget at det ikke var grunn til avskilting. Å rette opp feilen kostet Vegvesen over 21.000 kroner.

– Vi er klar over at dataene i Autosys dessverre ikke alltid er korrekte. Ved utekontroll skal kontrolløren undersøke i tilgjengelige registre om en avskiltingsbegjæring kan være feil, sier Sonja Elizabeth Lindqvist, som leder Seksjon for tilsyn og kontroll i Vegdirektoratet.

AUTOSYS. Det var en Bærumskvinne som ble vinket inn til kontroll ved E18 fordi bilen hadde begjæring i Vegvesenets kjøretøy-system, Autosys. Det er en status som oppstår automatisk for eksempel etter manglende betaling av årsavgift og tilleggsavgift, manglende forsikring, manglende eierskifte, eller når bilen ikke har fått godkjent periodisk kjøretøykontroll (PKK) innen fristen.

TASTEFEIL. – Bilen hennes slo ut på begjæring grunnet manglende godkjenning av PKK. Denne begjæringen skjedde fordi verkstedskjemaet ikke var registrert

på riktig måte. Den tekniske mangelen på kjøretøyet ble ikke slettet manuelt da PKK-godkjenning ble lagt inn. Hadde vi brukt litt tid på å sjekke videre i skjermbildene i Autosys, hadde feilen kommet for en dag, fordi kjøretøyet faktisk var PKK-godkjent uken før kontrollen. Men skiltene ble tatt av. Eieren opplevde at hun måtte la bilen stå igjen langs E18 og at hun måtte ta seg videre på egenhånd, forteller Ottersen.

RYDDE OPP. – Dagen etter sjekket hun med verkstedet som hadde EU-kontrollert bilen. De hadde meldt inn kontrollen på riktig måte og det så Ottersen da hun tok kontakt. – Hun ba oss rydde opp, noe jeg var enig i. Det hadde allerede gått et døgn og vi måtte handle raskt. En budbil kom med nøkkelen fra Oslo på kvelden, Falken hentet bilen og kjennemerkene og fikk kjørt bilen tilbake til eieren. Sluttsummen endte på over 21.000 kroner, forteller han.

TRAFIKKFARLIGE. Han mener avskilting er en meget sterk reaksjonsform som i første rekke skal brukes for å få trafikkfarlige biler av vegen. I dag er det kurant å få prøveskilt i slike tilfeller, men kun på dagtid. Ottersen mener det må vurderes om det ved utekontroll er mulighet for å skrive ut prøveskilt for kjøretøy som er i teknisk god nok stand.

– Det ikke skal gå utover publikum dersom Statens vegvesen gjør feil. Vi er klar over at dataene i Autosys dessverre ikke alltid er korrekte, og har tatt konsekvensen av dette i utekontrollen, sier Heidi Øwre

som er seksjonssjef ved Kontor for Kjøretøygodkjenning og registrering i Vegdirektoratet.

– I henhold til gjeldende trafikkkontrollinstruks skal kontrolløren undersøke om det kan dokumenteres at begjæringen registrert i Autosys er feil. Slike undersøkelser utføres ved hjelp av andre tilgjengelige registre. Denne prosedyren er også en del av opplæringen ved trafikant- og kjøretøystudiet for utekontrollpersonellet i Statens vegvesen. Dagsprøvekjennermerker kan utstedes i de tilfeller det er hjemmel for dette og det er praktisk gjennomførbart. Dersom det foreligger ønsker om å endre regelverket, må dette løftes opp til vurdering internt, legger Øwre til. ■

“**Det skal ikke gå utover publikum hvis Statens vegvesen gjør feil.**
Klaus Christian Ottersen



AVSKILTINGSBEGJÆRING: Klaus Christian Ottersen mener det ikke skal gå utover publikum dersom Statens vegvesen gjør feil.

■ MILJØ:

Jordskredkart for hele landet

Nye såkalte aktsomhetskart fra Norges geologiske undersøkelser (NGU) viser mulige områder med fare for jord- og flomskred. Kartene dekker hele landet og blir et viktig verktøy både i kommunal arealplanlegging og for vegbygging og vegdrift.

– Kartene viser hvor det blinker gult lys i norske dalfører. De sier ingenting om sannsynlighet for skred, men gir et godt grunnlag for nærmere vurdering av skredfaren, sier forsker Lena Rubensdotter ved Norges geologiske undersøkelser (NGU).

– Kartene er som en av flere informasjonsskilder nyttige for å fastsette hensynssoner i kommunenes arealplaner, sier hun.

DEKKER HELE AREALET. NGU har laget de landsdekkende aktsomhetskartene for jord- og flomskred på oppdrag fra

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). Kartene anslår på en enkel måte utløsningssoner og mulige områder som kan bli rammet av disse skredene.

– Dersom vanninnholdet i skredet er svært høyt, kan vannet i visse tilfeller flyte enda lenger, forklarer Rubensdotter.

– **NYTTIG VERKTØY.** NGUs skredforskere påpeker at aktsomhetskartene kan være nyttige i forbindelse med beredskap, varsling og evakuering i områder hvor det ikke er utarbeid-

det skredfarenekart. Kartene er produsert i en veiledende målestokk på 1:50.000.

– Der det ikke finnes mer detaljerte farenekart, fungerer kartet som rådgivende til en første vurdering av skredfare, sier hun. Kartene er laget ved hjelp av ulike matematiske modeller som tar hensyn til både helning, terreng, geologi og tidligere skredaktivitet. I tillegg er modellresultatene gjennom flere år sjekket i felt.

Tidligere er det presentert tilsvarende aktsomhetskart for snøskred og steinsprang.

FAKTA

O

tilbud ble gitt på anbud på trafikksikkerhetstiltak i Østfold da fristen gikk ut midt i august. Oppdraget er lyst ut på nytt med frist 8. september.



«INTELLIGENTE SYSTEMER» I TRONDHEIM

– Kan intelligente trafikksystemer redde byene? Ivar Christiansen i Vegdirektoratet vil besvare spørsmålet på seminaret om ITS i Trondheim 1. september, der han innleder sammen med vegdirektøren.

– Det er ingen trylleformler, men det er summen av teknologiske løsninger som kan gi solide bidrag til å løse trengselen i de store byene, sier Christiansen. (Foto: Statens vegvesen)

bli enda flinkere e klippes.



er det må vurderes om det ved utekontroll er mulighet for å skrive ut prøveskilt for kjøretøy som er i teknisk god

TRAFIKKSikkerhet:



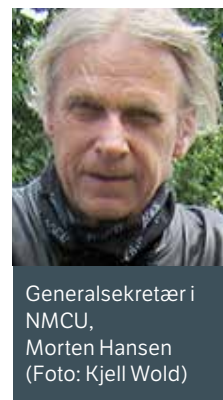
LANDETS FØRSTE: Bjørn Richard Kirste i Statens vegvesen og Even Elseth ved landets første nullvisjonsveg for mc, fv. 32 Skien-Siljan.

Mer MC-satsing på trappene

Norsk Motorcykel Union savner en mer helhetlig plan for økt trafikksikkerhet, men tror forbedringer er like om hjørnet når Nasjonal strategi for MC og moped snart lanseres.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

«**U**tbygging av underskinner på siderekkeverk langs vegene har skjedd litt spredt og tilfeldig rundt om i landet de siste årene etter at nullvisjonsvegen for mc i Telemark mellom Skien og Siljan ble innviet i 2008, sier generalsekretær i NMCU, Morten Hansen.



Generalsekretær i NMCU, Morten Hansen (Foto: Kjell Wold)

OPPTRAP- PINGSPLAN. I Håndbok 231, som ble revidert for et par år tilbake er det definert kriterier for bruk av slike underskinner, og i Avtale om trafikksikkerhet mellom SVV og NMCU heter det blant annet at det skal utar-

beides en opptrappingsplan for underskinner. Denne opptrappingsplanen er foreløpig ikke laget.

– Noe har som sagt skjedd, men det har vært veldig fragmentert og tilfeldig. Jeg både håper og tror at den nye MC-strategien gir muligheter for en mer helhetlig og sammenhengende ts-satsing mot tohjulinger, sier Morten Hansen. Han og NMCU har sittet sentralt i det planleggings- og utredningsarbeidet

som er gjort de siste par årene, og som altså snart munner ut i en Nasjonal strategi for mc og moped.

UNDERSKINNER. –Strategien er godt forankret i NTP. Det gir bud om mer og bedre ts-satsing også mot vår trafikkantgruppe i årene som kommer, tror NMCU-lederen. Hansen tror underskinner er ett av mange gode tiltak for mc. Han understreker imidlertid at for ubeskyttede motorsyklister er det endavikligere å fokusere på tiltak som hindrer at MC-ulykker skjer enn tiltak som reduserer skadeomfanget når uhellet først er ute.

BEKYMRING. 2014 har foreløpig vært bekymringsfullt i så måte. 16 trafikkdrepte i mc-ulykker så langt i år mot ni i samme periode i fjor. Men mc-ulykker har over tid også fulgt den samme positive nedadgående trenden som ulykkestallene ellers i trafikken. Morten Hansen tror de foreløpige tallene i år ikke betyr et trendbrudd, men mer kan være et resultat av en usedvanlig lang og varm sommer over hele landet, noe som har gjort at motorsyklister har vært mer ute på vegen enn i et normalår.

–Vi har kikket litt på årets mc-dødsulykker. De viser ingen spesielle trekk. De skjer over hele landet, er av svært ulike typer og har alle mulige årsaker, sier Morten Hansen. ■

TEKST KJELL WOLD



MINISTER PÅ VÅRE VEGER

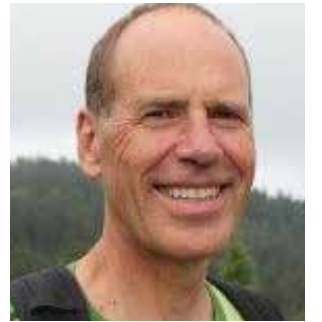
Torsdag 14. august var samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen kommet til Region øst i sin biltur langs E18. Etter en tur i Oslofjordtunnelen bar det videre på E18 mot Sverige. Ministerbussen rullet ut på den splitter nye E18 Melleby-Momarken. Solvik-Olsen stoppet bilen og hoppet ut for å se nærmere på et nokså uvanlig skilt (bildet) med «Skiløper: 0 kroner». Det syntes han var morsomt. (Foto: Cecilie Foss)



KRONIKK:

„Vi må ikke bli så opptatt av effektivitet og trua på nasjonale føringer at vi glemmer den kreative kraft og kompetanse som medvirkning og dialog representerer.

Knut Sørugaard, sjefingeniør



Knut Sørugaard er sjefingeniør ved seksjon for Planlegging og grunnerverv i Vegdirektoratet

Skal vi planlegge veger uten å snakke med folk?

«Vegen og vi» nr. 4 tar seksjonssjef Arnt-Ivar Weum til orde for mer effektive planprosesser. Han mener det er for mye medvirkning, for mange omkamper, for mange fagfolk som vil ha akkurat sin løsning og for mange klagemuligheter.

Weum peker både på interne og eksterne forhold som han mener bidrar til lav effektivitet, i betydningen effektiv framdrift og tidsbruk. Blant de interne forholdene mener han at de ulike fagfolkene i et prosjekt kjemper en kamp for å ivareta akkurat sitt perspektiv, og at dette kan bli tidkrevende prosesser når disse vil gå for forskjellige løsninger. Her har prosjektlederen, og om nødvendig linjeledelsen, et ansvar for å fatte beslutninger der ulike hensyn er avveid. Samtidig er det viktig å påpeke at det nettopp er tverrfaglighet og bruk av spisskompetanse mht. trafiksikkerhet, miljø, trafikk, geologi, grunnerverv osv. som skal sikre at vi planlegger holdbare løsninger i tråd med nasjonale mål. Selv om det kan oppleves brysomt!

Weum trekker også fram flere eksterne forhold, og disse vil jeg gjerne kommentere. Vi ønsker alle at planprosessene skal bli mer effektive, men samtidig må vi ikke innrette oss slik at viktige hensyn i planprosessen blir satt til side. Da vil krav til rask framdrift kunne redusere kvaliteten på planen. Weum maler med bred pensel, og han etterlyser klare overordnede strategier om retning og kurs.

Planlegging av veier og gater skjer i et samspill med andre statlige myndigheter, kommuner, fylkeskommuner, grunneiere og frivillige organisasjoner. Alle disse har en rolle i demokratiske prosesser, de har rett til å bli hørt og tatt på alvor. Ofte vil man gjennom prosessen med disse aktørene få fram viktig kunnskap om området og behov som de ulike brukerne av vegnettet har. Dette hjelper oss til å finne fram til den beste løsningen. Vi må ikke tro at vi selv alltid vet hva som samlet sett er mest fornuftig. Samfunnet er blitt stadig mer komplisert og vegbygging av i dag er noe



Lysakerlokket. (Foto: Knut Opeide)

annet enn for femti år siden. F.eks. kjøper Vegvesenet hvert år grunn fra 3000 grunneiere, disse har krav på en ryddig planprosess der de blir hørt før planen vedtas. En viktig premisse er dessuten at både den forrige og den nåværende planministeren har vært tydelige på at konflikter så langt som mulig skal løses lokalt.

I fjor ble det gjennomført en undersøkelse av innsigelser i Statens vegvesen. Den viser at av de 200 arealplanene vi fremmer årlig, blir det reist innsigelse til 70 planer. Men nesten alle disse blir raskt løst gjennom dialog. Kun tre planer går til mekling hos fylkesmannen, og kun en (!) havner i departementet. Det er kanskje ikke mer enn det bør være for at politikerne på statlig nivå skal kunne nivåere? Generelt sagt er ikke innsigelser den store tidstyven mange vil ha det til for vegplanlegging.

Statlig plan blir trukket fram som et verktøy for mer effektivitet og bedre planløsninger. Det kan gi noe tidsbesparelser, men ikke de helt store. Den eneste forskjellen med statlig plan er at vedtaksmyndigheten flyttes fra kommunen til staten, prosessen skal for øvrig gå som vanlig. For min del tror jeg statlig plan har

mest for seg der det er grunn til tro at det er stor lokal uenighet om trasévalg, der mange kommuner er involvert, der planen er så konfliktfylt at regjeringen uansett må beslutte trasé eller der kommunen hindrer utredning av alternativ som Vegvesenet mener er aktuelle. Dette er mer eller mindre de samme kriteriene som regjeringen har pekt på i NTP.

Det er også tilfeller der vi kanskje strekker oss for langt for å komme kommunene i møte for å få vedtak av plan. Dette vet vi lite om, men statlig plan ville hjulpet i slike tilfeller. Gjennom dialog og mer helhetlige planer for lengre strekninger tror jeg at kommunene lettere kan forstå framdriftsbehovet og at det ikke kan være kryss over alt. Det er mange problemstillinger knyttet til bruk av statlig plan, men vi må ikke innbille oss at det er noe sesam-sesam for mer effektivitet. Statens vegvesen har en helt annen legitimitet i kommunene i dag enn vi hadde da vegplanene ble vedtatt etter vegloven, og dette er det viktig at vi opprettholder for å få til et godt samarbeid om utvikling av arealbruk og transportsystem.

Jeg er enig i at vi trenger nasjonale føringer, med klarere standarder og

prioriteringer fra sentralt hold. Her har vi allerede mange styringsverktøy, som NTP, rutevise utredninger, vegnormaler og handlingsprogrammet som gir oss mange svar. På den annen side er samferdselspolitikken i en brytningstid, der vi skal satse på kollektiv, sykkel og gange. Her skal selvsagt nasjonale føringer peke ut en retning, men vi må leve med at det vil være ulike syn på hvor sterkt ulike hensyn skal vektlegges både internt og blant politikere.

Endelig vil Weum at Vegvesenet skal fronte sektoransvaret tydeligere og være mer aktiv i samfunnsdebatten. Her er jeg helt enig, samferdselspolitikk interesserer mange. Men det er nettopp slik andre myndigheter også tenker, de ønsker å hevde sitt sektoransvar. Det er dette vi møter i planarbeidet, og det er denne meningsbrytningen som bringer oss framover og bidrar til planer som samlet sett kan ivareta mange interesser og hensyn. Da må vi faktisk se det som en ressurs at mange engasjerer seg, og vi må leve med å ta hensyn til alle interesser og tanker om hvordan samfunnet skal utvikle seg.

Vi må ikke bli så opptatt av effektivitet og trua på nasjonale føringer at vi glemmer den kreative kraft og kompetanse som medvirkning og dialog representerer. Vi må opprettholde den gode dialog og legitimitet i kommunene for hva vi driver på med i Statens vegvesen. Og i en situasjon der vi står overfor viktige valg i areal- og transportpolitikken der klima- og bærekraftutfordringene har økende prioritet, så må vi ikke bli så opptatt av de tradisjonelle oppgavene våre at vi mister impulsene om nye og stadig viktigere utfordringer.

Avslutningsvis, for å svare på mitt eget spørsmål. Det er vel ingen som mener vi skal slutte å snakke med folk. Medvirkning er ikke plunder og heft. Det er en ressurs, for å få fram gode ideer, for å finne fram til omforente løsninger og for å gi forståelse og legitimitet for beslutninger som må fattes i et demokratisk samfunn. ■

VELLYKKET BRANSJEMØTE

Drøyt 50 entreprenører og rådgivere møttes i Vegdirektoratet til uformell rådslagning om kontraktsformer. Bakgrunnen var utlyst utviklingskontrakt for Helgeland nord som bare ga to søkere, og en viste seg å ikke være kvalifisert. Da ble utlysningen trukket

på grunn av manglende konkurranse. Utviklingskontrakt er en ny kontraktsform der utbygging og drift/vedlikehold sees i sammenheng. En slik kontrakt får varighet på 15 år. Kontrakten er delt i faser der entreprenørene først må gjennom en prekvalifi-

sering. Der siles anbyderne, og noen går videre inn i en konkurransepreget dialog som i neste runde fører til en beslutning om hvem som får jobben. Debatten viste blant annet at de ulike entreprenørene tolker kravene til leveranser i fasene i anbudsprossessen svært forskjellig.

– Vi vil se nærmere på kontraktsfasene for å utarbeide tydeligere definisjoner og hvor omfattende skisse vi etterspør i de innledende fasene, sier Bjørn Erik Selnes som jobber med overordnet byggherrestrategi og bransjekontakt i Vegdirektoratet.

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

”Det er et faktum at kvinner og menns bruk av transport og transportmidler er svært forskjellig.

KJØNNSDELT OG SKJEVDELT

Når halvparten av passasjerene på Stockholm-flyet en mandagsmorgen er kvinner, er vi i mål med likestillingen i Norge.

Dette overhørte jeg – som en av nesten utelukkende bare menn, en kvinne utbryte en morgen jeg i min SAS-tid skulle på jobb i den svenske hovedstaden. Hun satte «fingeren midt i såret». Det er et faktum at kvinner og menns bruk av transport og transportmidler er svært forskjellig. Den kjønnsdelte transportsektoren var ett av temaene på konferansen med

Den kjønnsdelte transportsektoren var ett av temaene på konferansen med tittelen – «Den lange reisen – om turistveger, trolldom, kvinner og demokrati», som NHO Reiseliv, Finnmark fylkeskommune og Statens vegvesen arrangerte i Vardø i slutten av august.

NOEN STATISTISKE FAKTA OM TILSTANDEN I NORGE:

- Kvinner reiser 30 prosent mer med kollektive transportmidler.
- Kvinner har mindre tilgang til bil.
- Kvinner kjører mindre bil.
- Kvinner går mer
- To av tre som drepes eller blir hardt skadd i trafikken er menn.
- Men – flere kvinnelige fotgjengere blir drept eller hardt skadd.

Samtidig er menn sterkt dominerende i ledende og styrende roller innenfor sam-

ferdsel og transport. Noen hederlige unntak ser vi – i Samferdselsdepartementets administrative ledelse, i Jernbaneverkets ledergruppe og i vårt eget vesen står det brukbart til. Men det er lett å finne eksempler på mannsdominans. NSBs ledergruppe mangler kvinner, og det gjør også Samferdselsdepartementets politiske ledelse. Og det er mange flere premissgivere, der kvinner ikke er med eller er sterkt underrepresentert.

”Det er menn som i stor grad bestemmer hvordan kvinners transport skal tilrettelegges – også på områder der kvinner er klart dominerende.

Ser vi på andre sider ved samferdsel og transport, er mennene i klart flertall, blant tungbilsjåfører, bussjåfører, på ferjer og i de fleste transportselskapers ledelse. For ikke å snakke om blant entreprenørene. Der er både fotfolket og ledelse ensartet i kjønns sammensetning. Litt bedre er det hos rådgiverne, men også der ser vi en mannsdominans. Verd å merke seg er likevel at både rådgivernes og de større entreprenørenes bransjeorganisasjon ledes av kvinner. De kvinnene som er i ledelsen i ulike selskaper, har ofte ansvar for HR og finans/økonomi.

Men så – betyr det noe at vi har disse ulikhetene? Jeg tror definitivt at svaret er ja. Det er nok å spissformulere, men likevel; Det er menn som i stor grad bestemmer hvordan kvinners transport skal tilrettelegges – også på områder der kvinner er klart dominerende. Og er det rimelig, rettferdig og hensiktsmessig?

Og ser vi oss rundt, kan vi finne både store og små eksempler. Ett av dem er barnevognsjåfører. Det er flest kvinner. I hvor stor grad er kvinner involvert i gate- og vegutforming? Men å slite med resultatet – det må de. Jeg har forresten lurt på; Når fikk vi barnevogner med tre, store hjul, som var mye lettere å trille? Jeg vet ikke svaret, men jeg har en mistanke: Var det kan hende etter at en del menn begynte å trille? For jeg gjetter på at barnevognkonstruktører stort sett har vært menn.

Som en av landets viktigste tilretteleggere for effektiv, miljøvennlig og bærekraftig transport, er kjønnsaspektet viktig for oss. Vi må ha mer fokus. Det bør forskes mer. Det må tas mer hensyn til kvinners transport, og vi må skjerpe oss enda mer for at flere kvinner skal komme i ledende posisjoner slik at vi kan utvikle transport og transportsystemer for hele befolkningen.

Og når halvparten av passasjerene til Stockholm er kvinner, vet vi at vi er i mål!



Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



NEI TIL 110

De siste ukene har økningen av fartsgrensene på motorveier vært debattert i Veggen og vi. Men jeg kan ikke se at hverken tilhengere eller motstandere har tatt opp følgende momenter:

– Høyere fart gir betydelig mer støy. Veitrafikkstøy står allerede for nærmere 80 % av støyplagene i Norge (kilde Statistisk sentralbyrå). Støyen øker mer enn hastigheten, antagelig ca. 20 % når hastigheten øker med 10 %. Dermed utvides støybeltet langs motorveiene med ca. 20 %. Men plagsomheten øker enda mer enn den støyen som måles. Hvis forringelsen av eiendomsverdien pga. støy brukes som mål på støyplagen, viser en undersøkelse fra USA at en dobling av farten gir omtrent en femdobling av støyplagen. Dette skyldes antagelig at høy fart ikke bare gir mer støy, men også et aggressivt lydbilde som signaliserer fare, og som gjør at vi skvetter til.

– Høyere fart gjør det mer fristende å kjøre bil. Det blir f.eks. mer fristende å kjøre til Sverige for å handle, og mer fristende å kjøre matpakke til jobben der en nå kanskje bruker tog eller buss. Er det en utvikling vi ønsker?

– Høyere fart på motorveier har antagelig en smitteeffekt på resten av veinettet. Er det noe vi ønsker?

Pål Jensen

► LES OGSÅ SAKEN PÅ SIDE 27 OM KONFERANSEN I VARDØ

PROSESSKODEN 50 ÅR

Prosesskoden er 50 år og blir brukt mer enn noen gang.

I årene 1950-63 arbeidet jeg på vegsektoren i fire stater i USA, som konsulent hos entreprenører og som byggherre. I 1962 ble jeg Professional Engineer i statene New York og Connecticut. Det betydde at jeg kunne praktisere i alle deler av USA bortsett fra vestkysten, der en i tillegg krevde kunnskap om jordskjelv.

I 1962 fikk jeg brev fra vegdirektør Becker som ønsket at jeg skulle komme til Norge og lede «Motorvegkontoret» for Oslo-området som nettopp var opprettet. Styret for kontoret bestod av teknisk direktør i

Vegdirektoratet, kommunikasjonsrådmann og teknisk rådmann i Oslo og vegsjefen i Akershus.

Initiativet til henvendelsen kom fra Arne Grotterød og direktør Waarum, vegdirektørens stedfortreder. Arne og jeg var klassekamerater fra NTH og hadde holdt god kontakt siden. Grotterød hadde nettopp vært i USA og som første nordmann studert moderne trafikkteknikk. Direktør Waarum hadde opprettet motorvegkontoret og ønsket en erfaren leder. To sivilingeniører var allerede ansatt, Johan Lepperød og Torleif Sagbakken. Begge ble senere vegsjefer i Vestfold og Østfold.

I 1963 reiste jeg derfor tilbake til Norge og

begynte å arbeide ved motorvegkontoret, som senere ble kalt Djupdalskontoret, med to ansatte. Etter kort tid flyttet vi til Alnabru og ansatte tegnere og hjelpere. Vi ble et team på åtte medarbeidere. Første prosjekt var motorveg fra Alnabru opp gjennom Djupdalen. Det var stor interesse for vårt arbeid. Rådgivende ingeniørers forening og Entreprenørenes landssammenslutning deltok gratis ved utarbeidelsen av prosesskoden.

Det gode samarbeidet med entreprenørbransjen ble ytterligere forsterket utover på 60-tallet. Det flotte med koden er bruken av desimalsystemet. Alt som skjer på et prosjekt plasseres mellom 1 og 10.

Kort sagt er prosesskoden bygget på amerikansk erfaring og norsk oppfinnsomhet.

I 1967 ble jeg leder av vegavdelingen i Vegdirektoratet. Da ble prosesskoden innført i hele landet, og prosesskoden for vedlikehold ble også utviklet. I 1971 kom Norsk Vegplan 1. Bevilgningene ble klattet ut i små porsjoner over hele landet. Det ble samferdselskomiteen og ikke Vegdirektoratet som bestemte hvor pengene skulle brukes. Med Norsk Vegplan stanset derfor muligheten til rasjonell vegutbygging. Behovet var stort og tilbudet lite. «Løsnings» ble bompenger.

Theodor Borchgrevink

Samarbeider om

Statens vegvesen arrangerer i august og september to brannsikkerhetsseminarer for kommunale brannvesen. En realistisk brannøvelse er lagt til den nedlagte Runehamartunnelen ved Åndalsnes som nå er gjort om til brannsikkerhetstunnel.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO FRA MOLDE INTERKOMMUNALE BRANNVESEN



Et veldig godt opplegg, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen som deltok på det første seminaret.

– Vi har 1100 store tunneler i Norge og erfaringer med at det skjer ulykker og oppstår branner i tunnelene.

Virkeligheten er at vi må regne med at ulykker skjer også i fremtiden selv om vi håper på og gjør tiltak for at de skjer så sjelden som mulig, sa han til brannmannskapene.

– Det er viktig at brannmannskapene og tunneleierne går sammen om gode forberedelser, at vi får en best mulig beredskap og kan gjøre konsekvensene av brannene så små som overhode mulig, sa vegdirektøren.

Regionvegsjef Helge Eidsnes ledet brannvesenet i Bergen før han ble regionvegsjef og hadde en oppmerksom lytterskare da han holdt et foredrag om strategi for innsats og redning. I brannvesenet regnes han fortsatt som en av deres «egne», der hersker en sterk korpssånd.

– Det er veldig hyggelig å møte gamle kolleger, jeg kan også utfordre dem faglig og det er lett å gjøre i møte med en yrkesgruppe som er veldig opptatt av å gjøre en skikkelig jobb og ha høy beredskap, sier han.

Eidsnes er også tydelig på at Vegvesenet og brannetatene kan bli bedre på å bygge systemer som virker godt nok sammen når ulykken skjer.

– Vi har tekniske systemer som ikke alltid har virket godt nok sammen med den operative redningsberedskapen, kunnskapen og erfaringsgrunnlaget på det brannvesenet skal gjøre varierer fra brannvesen til brannvesen. Det er veldig nyttig med denne type opplæring og å kunne øve på skarpe situasjoner sammen, sier han.

Runehamartunnelen er egentlig navnet på to nedlagte E136-tunneler i Rauma kommune i Møre og Romsdal. Tunnelene var en del av veistrekningen mellom Veblungsnes og Innfjorden, den første ble tatt i bruk i 1946 og ble sammen med flere andre, kortere tunneler erstattet av en lengre Runehamartunnel i 1965. Etter et steinras som tok et menneskeliv i 1989 ble vegen stengt og i stedet ble det bygd en lang tunnel direkte mellom Veblungsnes og Innfjorden, Innfjordtunnelen, åpnet i 1991. Den lange Runehamartunnelen på 1550 meter har siden 2003 vært brukt som testtunnel for brannforsøk. De senere årene har Vegvesenet arrangert to til tre kurs i året for brannfolk fra hele landet. ■

En brannsikkerhet



I MØTE: – Et veldig godt opplegg, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen som deltok på det første seminaret.



ØVELSER: Det er veldig nyttig å kunne øve på skarpe situasjoner sammen, sier regionvegsjef Helge Eidsnes.



KURS: De senere årene har Vegvesenet arrangert to til tre kurs i året for brannfolk fra hele landet i Runehamartunnelen.

FLYTTET VEGEN I TRETTE

Etter fem års utredninger ble det høsten 2012 bestemt hvor den nye E6 skulle gå gjennom Ringebu sentrum i Oppland. I sommer ombestemte kommunestyret seg og vil ha en trasé nærmere Gudbrandsdalslågen. Det innebærer 25-30 millioner kroner til nye planer og 1-2 års utsatt bygging.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO/MONTASJE DRONEFOTO/HILDE M. STRANGSTADSTUEN

«**D**et kan bli lengre tid, det kan også bli kortere. Det avhenger av den videre gang etter at vi har fått på plass et nytt planprogram i høst, sier Tomas Moen (innfelt) som er Vegvesenets planplanprosessleder.

Han har aldri før vært borte i en sak der et kommunestyre har bestemt en trasé og så endret den halvannet år inn i den etterfølgende reguleringsplanprosessen, og er spent på fortsettelsen. I stedet for å fullføre reguleringsarbeidet og så starte teknisk byggeplanlegging våren 2015, må Vegvesenet og kommunen nå bli enige om et planprogram med nye utredninger for å starte reguleringsarbeidet på nytt.

TIDKREVENDE. – Å få avklart hvor en ny E6-trasé skal gå gjennom Ringebu, var allerede høsten 2012 det mest tidkrevende planarbeid vi hadde hatt, forteller han.

En rekke ulike alternativer ble vurdert, fagmiljøer var tungt involvert og innsigelser kom fra statlige etater. Resultatet var et kompromiss der den nye E6 skulle gå rundt kommunesenteret som i dag er delt av E6, tvers over et 800 mål stort landbruksområde som ble flomsikret med en voll for mange år side.

Det er en lokal aksjonskomite som har fått til et nytt vedtak. De kunne ikke godta kompromisset ut ifra jordvernensyn. –Vi mener løsningen fra 2012 var dårlig for jordvernet og at vi må tåle å ha E6 i dagens trasé noe lenger for å få den gode permanente løsningen, sier Pål Kristian Brandstad fra aksjonsgruppa.

FLOMBARRIERE. Men det er flomargumentet som har fått kommunestyreflertallet til å snu. Den nye E6 skal bygges så høyt at den ikke blir oversvømt selv ved den storflommen som oppstår en gang i løpet av 200 år. Mange i nærmiljøet så for seg en kombinasjon av en ny E6 og en voll som beskytter områdene innenfor mot

vannmassene i Lågen. I mai var det et møte med Samferdselsdepartementets politiske ledelse om «justering av trasé for å flomsikre området». Konklusjonen ble tolket som at det kunne kommunen gjøre men at det ville forsinke E6-utbyggingen.

Ordfører Erik Odlo i Ringebu mener det ideelle for å oppfylle kommunestyrets intensjon vil være å få lagt E6 oppå flomvollen. Men kommunestyrebeslutningen ble å bytte til et forkastet alternativ 1.1 som legger E6 inn mot flomvollen.

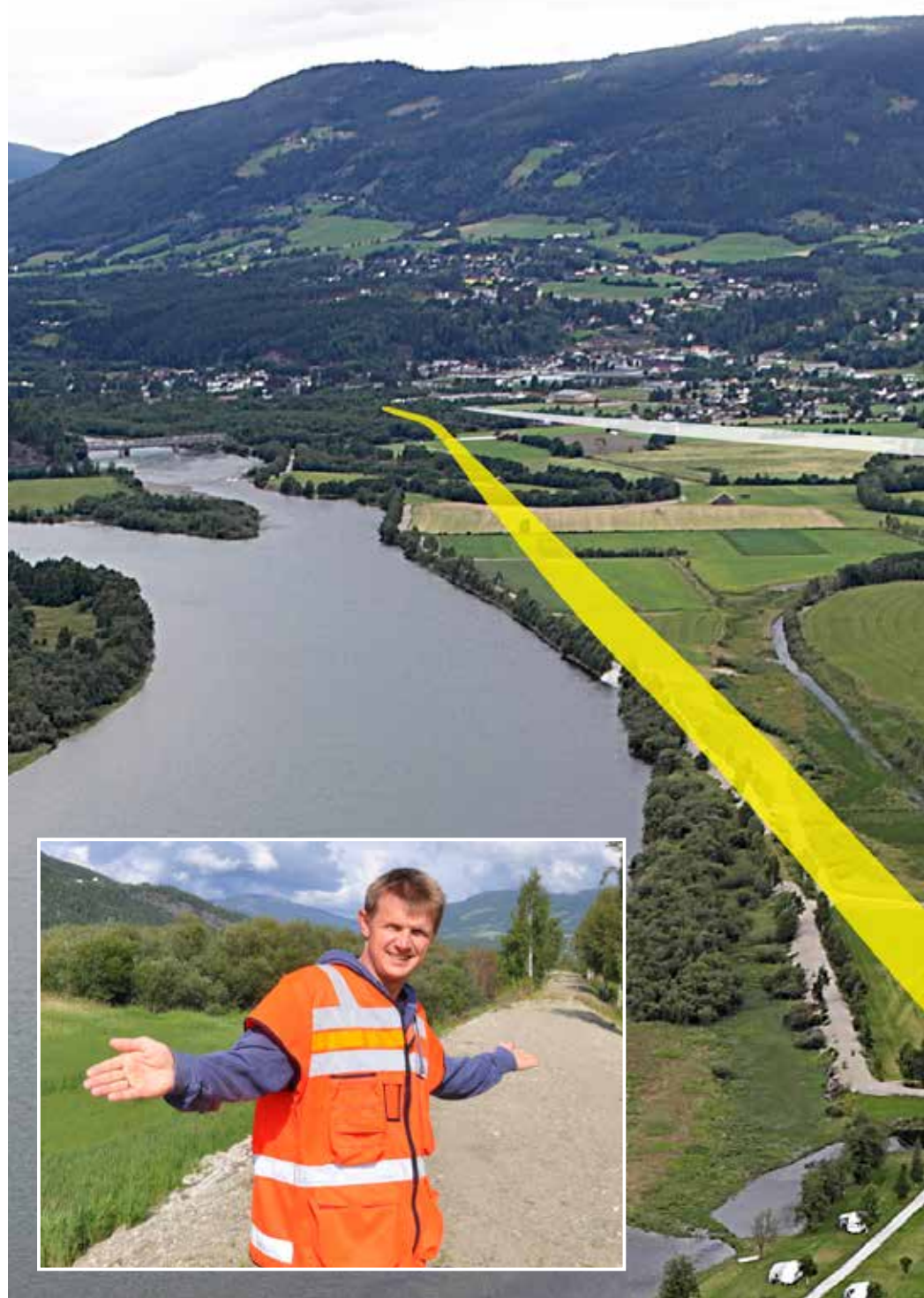
SPARE TID. – Det gjør vi for å spare tid, en E6 oppå vollen ble aldri utredet, sier Erik Odlo og legger til at aksjonsgruppa går for dette alternativet.

Tomas Moen synes det er paradoksalt at det nye alternativet tar like mye jord som det vedtatte alternativ 1.3, og ser for seg videre diskusjoner når kommunestyret nå skal fastsette et planprogram.

Kristin Haslestad som følger saken fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) avventer nå en presisering av kommunens ønsker. Innsigelser fra dem for å få utført flomberegninger og vannmiljøvurderinger bidro sterkt til trasévalget i 2012. NVE påpekte blant annet at en flomsikring rundt Ringebu vil kunne gi mer flom lenger nede i dalen.

– Det nye vedtaket har eksplisitt stadfestet et alternativ som ikke skal være en flombarriere, påpeker prosjektleder Øyvind Moshagen. Utbyggingen av E6 fra Ringebu til Otta skulle skje i to sammenhengende faser og være ferdig i 2019, men har nå fått en tredje utbyggingsfase som trolig vil gå fra 2019-21.

► **BYTTER:** Etter en lang prosess ble den hvite traseen bestemt i oktober 2012 men nå vil Ringebu kommunestyre ha den nye E6 i det gule området i stedet. Tomas Moen (innfelt) ser for seg videre diskusjoner om den nye E6 skal legges oppå eller innenfor det eksisterende flomvernet.



■ UTBYGGING:

Bygger ny bru i Alvdal

Også i Alvdal i Østerdalen var det snakk om omkamp rett før Steien bru for rv. 3 over Glåma skulle tas ned tidlig i august.

Den gamle brua var i dårlig stand og skal byttes ut med en 88 meter lang nettverksbuebru, ved siden var det bygd en reservebru og den skal være i bruk til den nye er ferdig neste høst. Men rett før rivingen startet ble det en fornyet diskusjon om en større vegomlegging utenom sentrum. Samferdselsdepartementet slo imidlertid fast at endelig beslutning var tatt og 11. august ble stålkonstruksjonen tatt bort av anleggsarbeidere fra Gjermundshaug Anlegg. 12. september er det anbudsfrist for bygging av den nye søylefrie brua samme sted med tilstøtende arbeider, bl.a. skal rv 3 gjennom tettstedet få et gatepreg.



REKET: Gamle Steien bru er revet, konstaterer fra venstre Håvard Thorsen, Ole Anders Valeråmoen, Bjørn Erik Valeråmoen og Kevin Trøan.

LENDE TIME

Å få avklart hvor en ny E6-trasé skal gå gjennom Ringebu, var allerede høsten 2012 det mest tidkrevende planarbeid vi hadde hatt. Tomas Moen, planplanprosessleder



OVERSKUDD: Store mengder morenemasser ble gravd ut. 2000 dumperlass masse fra anlegget har løftet området i bakgrunnen fra sump til dyrkbar landbruksjord, forteller byggeleder Lars Øvergård.

NY RV. 3 GIR LØFT TIL NÆRMILJØET

Når syv kilometer ny rv 3 er ferdig ved Åsta i Hedmark 1. oktober, får trafikantene en langt sikrere og mer komfortabel veg. Nærmiljøet har fått et løft. Og naboen har fått 50-60 mål ny jord å dyrke i et tidligere sumpområde ned mot Glomma.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Amot kommune har fått et skikkelig løft i dobbelt forstand, sier Statens vegvesens byggeleder Lars Øvergård. Vegen blir ny og fin, og overskuddsmasser er brukt til å heve nærmiljøet.

OVERSKUDD. Den nye traséen er for en stor del gravd inn i en skråning rett overfor den gamle vegen. Det ga store mengder overskuddsmasser i form av sand og grus som ble gravd ut uten at Statens vegvesen hadde noe fornuftig å bruke massene til. Men det hadde naboen og kommunen, som har fått 250.000 kubikkmeter fritt tilkjørt.

– Særlig nabo Bjørn Jonsen og Åmot kommunes Marvin Pedersen så at vegen ga en fantastisk mulighet som ikke vil komme igjen, forteller Øvergård.

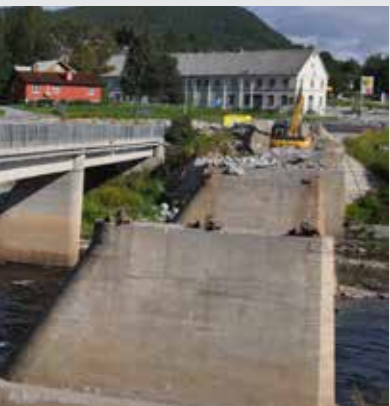
SKAPTE JORD. Gårdbrukeren hadde et sumpaktig område ned mot Glomma. Ved å skrape av jordlaget, legge ut overskuddsmasser i en til to meters høyde og så legge jordlaget oppå der igjen, er det skapt et nytt dyrkbart areal som i de aller fleste årene vil ligge høyere enn Glomma også i vårflommen. Kommunen hadde behov for en ny parkeringsplass til bruk for de årlige Birkebeiner-rennene, og til flomsikring, en ny rundkjøring og noe parkering. Statens vegvesen bekostet utfyllingen som en del av vegen.

VINN VINN. –Alternativet vårt hadde vært å kjøre massene til et deponi kanskje langt unna. Å kunne bruke massene lokalt ble en vinn-vinn-situasjon for alle, sier Lars Øvergård.

– Det vanlige er jo at vi får kjeft for å bygge ned dyrket mark. Det er veldig hyggelig at vi i samarbeid med naboer og kommune kan få til noe som er fornuftig og bra for alle, sier han.

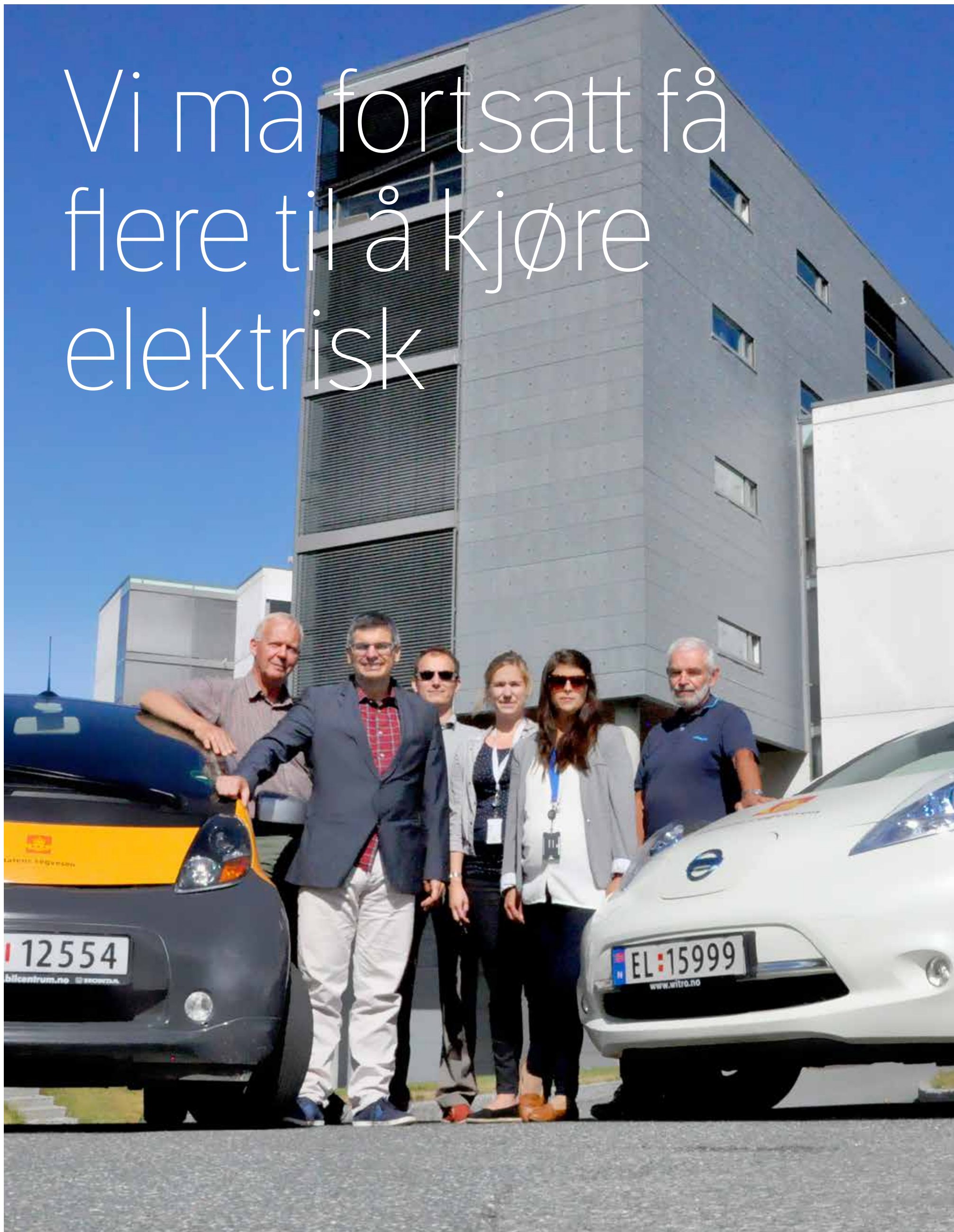
MØTEFRI. Vegen er en av de første helt nye vegene i Norge som er bygd møtesfri, i to felt med rekkverk mellom kjørefeltene. Med ni meter samlet veggbredde er det ikke plass til normal forbikjøring men det vil være mulig å komme forbi strandede personbiler. Den nye veggstrukturen erstatter en gammel veg som etter hvert var gått ut på dato. Rv 3 er den viktigste ruta for godstrafikk på gummi mellom Syd- og Midt-Norge og forbi Åsta var den både smal og svingete. Noen steder er det over årene bygd opp et en meters asfaltlag i bestrebelsene på å gjøre kjøreturen jevn for trafikantene. Den gamle strekkingen vil nå ligge igjen som en landbruks- og lokalveg mens gjennomgangstrafikken på rv. 3 vil gå på den nye. Samlet vil omleggingen komme på ca 300 millioner kroner. ■

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



NY BRU: Den nye Steien bru blir 88,2 meter lang og i ett spenn. (3D-illustrasjon: Arne Jørgen Myhre, Statens vegvesen)

Vi må fortsatt få flere til å kjøre elektrisk



VIKTIG ARBEID: Å fremme bruken av elektriske biler er et synlig og viktig arbeid for Transnova, men slett ikke det eneste. I Trondheim arbeider (fra venstre) Asbjørn Johnsen, Lars Fabricius, Tom Erik Nørbech, Silje Kristine Skogrand, Marie Tranaas Skjærvik og Erik Skjetne (og Konrad Pütz som mangler på bildet). I Oslo jobber Erik Lorentzen, Camilla Nørbech og Petter Øyn.

” Vi er bare ved starten på det vi må få til fremover.

Eirik Skjetne, Transnova



– Vi vil fortsatt trenge klare incentiver for å få flere nordmenn til å kjøre elektrisk bil. Det er skjedd mye bra på få år, men vi er bare ved starten på det vi må få til fremover, sier Eirik Skjetne som fra i sommer leder Vegvesenets Transnova-enhet.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

fem år har Samferdselsdepartementets organ for redusert CO₂-utslipp i transportsektoren, Transnova, gitt støtte til prosjekter og tiltak for å erstatte fossile drivstoff med alternative drivstoff eller energibærere som gir lavere eller ingen CO₂-utslipp.

STRØM FRA VANNKRAFT. Spekeret (vist på neste oppslag) er vidt og omfatter både energiøkonomisering ved tiltak for å redusere transportbehovet og overgang til ikke-fossile drivstoffer. Transnova støtter bruk av elektrisitet fra vannkraft, kanskje lagret som hydrogen, i personbiler, bioetanol fra skogrester til godstransport, biogass fra søppelfyllinger til bussene, og nå også tiltak innen sjøtransport.

ELBIL-EKSPLOSION. Elektrifisering av personbilparken har fått mye oppmerksomhet i Norge og der har Transnova fått en viktig rolle i å få på plass ladestasjoner. Stortinget ga de første avgiftsfritakene allerede tidlig 90-tallet og de er blitt så gode at elbilsalget det siste året har eksplodert. Ved nyttår hadde Norge cirka 20.000 elbiler på vegene, i løpet av året er det forventet 15.000 til. Mye skyldes stortingspartienes klimaforlik høsten 2012, med enighet om at elbilenes fordeler er fredet ut 2017 eller til det er 50.000 elbiler på det norske markedet.

EFFEKTIVT. – I Norge kommer elektrisk strøm fra vannkraft og den er helt uten utslipp av fossilt CO₂. Selv om vi skulle tenke Europa som et samlet elmarked med strøm også fra fossile kilder, vil CO₂-utslippet fra elektriske biler være langt bedre enn tilsvarende bensin/dieslbiler. Det skyldes at elektriske biler utnytter energien så mye mer effektivt, sier Tom Nørbech som har arbeidet som fagmedarbeider i Transnova siden starten.

Nå arbeider han spesielt med hurtigladdestasjoner.

– Innen 2020 skal gjennomsnittsutslippet fra nye biler ned under 85 gram per kjørte kilometer. For å få til det må Norge opprettholde stimuli for overgang til elektriske biler og også bidra til å få på plass flere ladestasjoner, sier Nørbech.

PENSJONISTER. – Det er veldig vanskelig å beregne effekten av våre støttetiltak i form av redusert CO₂-utslipp i Norge, men vi er sikre på at vi har bidratt godt gjennom de fem årene og ikke minst at dette er noe vi må opprettholde for å få endret

en trend med økende utslipp, sier Eirik Skjetne.

Norge har forpliktet seg til å redusere det samlede CO₂-utslippet fra transportsektoren til før 1990-nivå, men mange tiltak til tross øker CO₂-utslippet fortsatt.

– Det er fordi Ola Nordmann reiser mye mer enn før og reiser mye lengre enn før. Dagens pensjonister er langt mer mobile enn hva den samme årsklassen var for bare noen år siden, påpeker Skjetne.

AVGIFTSFRITT I KINA. Han forteller at kolleger i andre land berømmer Norge for elbilsuksessen og prøver å kopiere tiltakspakken. Nylig innførte Kina avgiftsfritak, i Tyskland er avgiftsnivået lavt og de vurderer økonomiske bidrag for å få en million elbiler på vegene innen 2020.

Selv om Transnova er finansiert direkte fra Samferdselsdepartementet er enheten lagt til Vegvesenet som en egen enhet under vegdirektøren. De ti ansatte er fysisk plassert tett inn mot de teknologiske miljøene Vegvesenet har i Trondheim og i Vegdirektoratet.

– Vi har ikke anledning til å drive eller gi støtte til rent forsknings- og utviklingsarbeid, det skal Forskningsrådet og Innovasjon Norge, og heller ikke støtte tiltak for å ta i bruk teknologi internt i statsetatene. Det har kanskje bidratt til at vi er litt anonyme i Vegvesenkulturen. Noen vil kanskje mene at vi kunne hatt og burde hatt en større påvirkningsrolle internt, men det er altså ikke vårt oppdrag. Men vi har jo mye kompetanse og kunnskap og den deler vi selvfølgelig både internt og eksternt i den grad vi blir spurt, sier Eirik Skjetne.

ENOVA. Nå er det på tale å knytte Transnova nærmere sammen med Enova som er Olje- og Energidepartementets foretak for miljøvennlig omlegging av energibruk og energiproduksjon.

– Vi vet ikke helt hva det fører til, det vi ser at det er viktig å ha en aktør som arbeider strategisk med hele verdikjeden for energiforsyning til transportsektoren. Det er mange som er opptatt av å ta i bruk ny teknologi og mange kommersielle aktører som ser et potensiale og er villige til å investere kanskje milliarder av kroner i mer miljøvennlige transportløsninger. Noen ganger ser vi at noen millioner kroner fra oss er det som skal til for å få det hele til å gå fra plan til handling. Det føles veldig bra å kunne bidra i en slik utvikling, sier Eirik Skjetne. ■

10 suksesshistorier med bidrag fra Transnova

TEKST SILJE KRISTINE SKOGRAND OG HÅKON AURLIEN FOTO FRA PARTNERE

Elektrifisering på vei

Posten har fått verdifull erfaring med klimanøytral distribusjon i Trondheim gjennom et pilotprosjekt med støtte fra Transnova. Pilotprosjektet ble avsluttet i 2012, men Posten har planer om å videreføre arbeidet med elektrisk postdistribusjon. Målet er å være en ledende miljøaktør innen post og logistikkbransjen gjennom å erstatte 1300 fossilt drevne biler med elektriske kjøretøy fram mot 2015.



Bioetanol som drivstoff for lastebil og buss

ASKO AS/Norsk Scania AS står bak prosjektet «ED95 som drivstoff for lastebil og buss» som Transnova har gitt støtte til. Prosjektet skal bidra til at det miljøvennlige drivstoffet ED95 blir tilgjengelig på markedet og kan bli et reelt alternativ til konvensjonell diesel.

Prosjektet er et samarbeid mellom Norsk Scania AS, Borregaard Industries Ltd, Asko Norge AS og Transportøkonomisk institutt.

Drivstoffet som benyttes i dette prosjektet, ED95, er trevirkebasert bioetanol som produseres av Borregaard. Årlig tilvekst av trevirke i Norge har i de senere år vært relativt stor, og økt uttak

av tømmer til for eksempel produksjon av bioetanol kan være god og bærekraftig bruk av skogen. Bioetanol er per i dag ett av svært få gode alternativer når det kommer til å redusere klimagassutslippene fra tungtransporten.

Få fyllestasjoner og mangel på praktiske erfaringer er noen av utfordringene som må løses før bioetanol kan tas i bruk i større skala. For å bidra til å løse disse utfordringene skal prosjektet blant annet etablere pumpestasjoner for ED95 i Vestby, Oslo, Bergen og Trondheim, analysere drivstoffbruket og miljøvirkningene og skaffe relevante erfaringer ved ordinær drift i regi av Asko Norge AS.

Brønnteknologi til elbillading

Transnova har valgt å støtte firmaet Zaptec AS i Stavanger med 4 millioner kroner for utvikling av ny ladeteknologi for elbiler. Den nye løsningen vil gi elbilistene mulighet til å lade bilen hjemme med høyere effekt enn det som så langt har vært vanlig.

Aktive elbilbrukere kan ha behov for raskere lading enn vanlig «husholdningsstrøm» og ønsker ladere som gjør dette mulig. Ut ifra kompakte transformatorer for boring av oljebrønner, har Zaptech utviklet små ladestasjoner som gjør at elbilene kan lades med vekselstrøm (AC) og effekt opp til 11 kW ved hjelp av ladere til en langt lavere pris enn det som hittil har vært mulig.



Demonstrasjon av hydrogenbuss

Samarbeidsprosjektet HyNor Oslo Buss (Oslo kommune, Akershus Fylkeskommune, Ruter og Zero) vil demonstrere bruk av brenselcellebuss med hydrogen som drivstoff i ordinær rutekjøring i Oslo-regionen. Hovedmålet er å få erfaring med hydrogenbussdrift, slik at en på et senere tidspunkt kan vurdere denne løsningen i fremtidige busskontrakter i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Det anskaffes fem busser som skal driftes i minimum fem år. Prosjektet samarbeider med det større europeiske hydrogenbussprosjekt (CHIC – Clean Hydrogen In European Cities), som også omfatter hydrogenbuss i fire andre byer i Europa og som støttes med midler fra blant annet EU.

Ruter har gjennomført tilbudskonkurranser og valgt belgiske Van Hool til å levere busser og franske Air Liquide til å levere hydrogen fra en egen stasjon på Rosenholm bussanlegg der hydrogen skal produseres ved elektrolyse av vann og strøm fra fornybare kilder, noe som er viktig for å utnytte klimapotensialet til hydrogenbuss fullt ut.



Biogass i transportsektoren

AGA har fått støtte fra Transnova til bygging av fire fyllestasjoner for biogass i Oslo, den første i 2010. Selskapet har også bygget fyllestasjoner i Fredrikstad og Sarpsborg og nesten all busstransport i Nedre Glommaområdet går nå med biogass.

– Satsningen har til nå vært særdeles vellykket. Med støtten fra Transnova klarte vi å bygge Oslos første stasjon for biogass som drivstoff til veitransport, og vi arbeider med å få opp tre til, sier John Melby i AGA.

Anleggene forsynes med biogass, produsert lokalt i Oslo og i Fredrikstad. Oslo-anlegget er bygget for å kunne forsyne opp mot ca 1 MNm³ per år og har en driftshorisont på minst 10 år. Det betyr bl.a. en reduksjon i utslipp av klimagasser fra veitransporten i Oslo på ca 25 000 tonn CO₂ totalt. I Nedre Glomma-regionen er nesten tre millioner liter diesel erstattet med biogass som ellers bare ville gått ut i atmosfæren.

– Det er viktig å få til en rask utbyg-



ging rundt produksjonsanleggene slik at potensielle biogassbrukere våger å ta investeringsbeslutningen. Potensialet for biogass som drivstoff er stort i Norge og den miljømessige effekten er stor med lavt utslipp av CO₂, lavt støynivå på bilmotorene og lave utslipp av NO_x og partikler, sier Melby.

Miljøvennlig tilbringer-tjeneste til lufthavn

Transnova har gitt støtte til Avinor for å vise hvordan man kan få økt kollektivandelen til og fra Norges fire største flyplasser.

Flytrafikken er forventet å øke med 2-3 % per år de neste 30 årene, noe som også medfører vesentlige økninger i landbasert tilbringertransport til lufthavnene. Med unntak av Oslo lufthavn Gardermoen, er denne trafikken i stor grad bilbasert. Både for Avinor og samferdselssektoren generelt er det et viktig mål å øke kollektivandelen på tilbringertransporten, slik at kapasitetsbelastningen i vegnettet blir mindre, spesielt i rushtiden.



Elsykel til jobben

Transnova har gitt støtte til prosjektet jobbsykkelen.no som går bredt ut med å tilby prøve-elsykling til folk flest. Hensikten er å få flere til å sykle eller elsykle til jobb i stedet for å kjøre bil.

Syklistenes Landsforening og Norsk Elbilforening står bak prosjektet, de har et felles mål om byer med renere luft, mindre støy, tryggere trafikk og bedre framkommelighet for alle. Et godt virkemiddel for å oppnå målet er å få flere jobbreisende over fra fire til to hjul. I samarbeid med TØI vil de også gjennomføre undersøkelser blant elsyklistere som blant annet skal gi svar på spørsmål om effekter rundt endret transportmiddelvalg.



Helelektrisk kystfiskebåt

Et pilotprosjekt med støtte fra Transnova gjorde det mulig å utvikle den første helelektriske kystfiskebåten.

Selfa Artic AS arbeider med utviklingen av en helelektrisk kystfiskebåt. Båten skal være en fullverdig erstatter for tradisjonelle båter og vil bidra med et støy- og eksosfritt arbeidsmiljø for fiskerne. Båten planlegges klar for demonstrasjon til vinterfisket i 2015.



Naturgass for skipsflåten

Transnova har gitt støtte til Energi-gass Norge for å gjøre en utredning av infrastruktur for naturgass (LNG) i Norge. Gassen skal brukes til drivstoff i skip, tyngre kjøretøy og som back-up for lokal produksjon av biogass.

I prosjektet vil en gjennomføre «workshops» der en på grunnlag av trafikkmønsteret for skip, tungtrafikk og planer for utbygging av biogassanlegg vil avdekke regionalt og lokalt behov for en utvidet infrastruktur for LNG. Innspillene fra de regionale arbeidsmøtene vil bli sydd sammen til et forslag til en landsdekkende infrastruktur.

Prosjektet skal etter planen være gjennomført innen sommeren 2015, og avsluttes med et åpent seminar i juni neste år.



Bybane til sjøs

I tråd med klimameldingen skal veksten i persontransporten i storbyområdene tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Maritim CleanTech West (MCTW) har fått støtte fra Transnova til å se på en alternativ transportløsning til vanns basert på nullutslippsteknologi som kan avlaste eksisterende infrastruktur på land.

Tanken er å utvikle et maritimt hurtiggående fartøy med null utslipp. Fartøyet skal kunne inngå som et konkurransedyktig miljøvennlig transportalternativ i befolkningstette områder, med infrastruktur lik en T-bane eller bybane der ett eller flere fartøy trafikkerer en gitt strekning med muligheter for stopp under veis. Transport-systemet sees i sammenheng med eksisterende kollektivtransport på land, og vil videreføre den kollektive opplevelsen der man bruker sjøen som infrastruktur.



LADESTASJONER: I august ga Transnova 23 millioner kroner i støtte til bygging av ytterligere 70 ladestasjoner over hele landet. – Vi trenger 130 millioner til de kommende to årene, sier Tom Nørbech.

FORESLÅR HURTIGLADESTRATEGI

Innen to år mener Transnova at det vil være behov for 400 hurtigladdestasjoner til en økende flåte av elbiler. For å få til det trengs totalt om lag 130 mill. kr i offentlig støtte.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO CRISTINA NØRBECH

Norge har nå rundt 5000 ladepunkter for elbil og utbyggingen kom i gang for alvor da Transnova i 2009 og 2010 brukte 50 millioner kroner på å få satt opp cirka 1800 ladepunkter over hele landet.

På de aller fleste av disse punktene kan elbileiere lade gratis, men det tar tid. Nå gis det meste av støtten til hurtigladdestasjoner, rundt 25 millioner kroner ble fra 2011-13 gitt i tilskudd til bygging av 87 hurtigladdestasjoner der bileierne kan fylle opp batteriet på ned mot en halv time. I august ga Transnova 23 millioner kroner i støtte til bygging av ytterligere 70 ladestasjoner over hele landet.

I et forslag til strategi for infrastruktur for elbiler for 2015-16, heter det at følgende prinsipper og kriterier bør gjelde for bruk av støttemidlene for offentlig tilgjengelige ladestasjoner frem mot år 2020:

- **MARKEDSBASERT:** Plassering av ladestasjonene, priser og type lading skal i hovedsak bestemmes av etterspørselen men må balanseres mot regional fordeling og helhetlighet nasjonalt.
- **BETALING:** Tilbyderne må ta betalt for selve ladetjenesten.
- **ÅPEN:** Stasjoner som får støtte må være tilgjengelige for alle brukere. Man skal kunne betale og få ladet ved hjelp av allment tilgjengelige betalingsmidler.
- **MULTISTANDARD:** Hurtigladdestasjoner som får støtte må kunne betjene flere vanlige ladestandarder.
- **BIDRAG:** Det gis støtte til inntil 50% av utgiftene i byområder, inntil 100% i landlige korridorer, uten kronebegrensning.
- **BEHOV:** Den som søker støtte må sannsynliggjøre at det er et behov på stedet.
- **KAPASITET:** Steder med tilstrekkelig strømkapasitet uten forsterkning, prioriteres ut i fra kost/nytte.
- **FREMTIDSRETTE:** Ladepunkter må være innrettet for å kunne ta i bruk fremtidige løsninger. Stasjoner med vanlig shucko/husholdningskontakt og uten kommunikasjonstilknytning får ikke støtte.
- **NOBIL:** Stasjonen må kommunisere med Nobil-systemet, som gir brukeren en enkel mulighet til å finne ladestasjoner og se om ladepunkter er tilgjengelig.
- **OPPGRADERING:** Det kan gis støtte til oppgradering av gamle stasjoner.

FAKTA Strategiforslag

Transnovas forslag til «Nasjonal strategi og finansieringsplan for utbygging av infrastruktur for elbil» kan lastes ned fra www.transnova.no/ladestrategi

► DU KAN LESE OM FLERE PROSJEKTER PÅ TRANSNOVAS PROSJEKTDATABANK: WWW.TRANSNOVA.NO/PROSJEKTER

” Jeg synes det er veldig tilfredsstillende å lage en helhet av analyser og fakta – et dokument som kan gi gjennomslag for ny politikk.

Klar til vegkamp

Karin Yrvin forlater Arbeiderpartiet sitt hovedkvarter på Youngstorvet til fordel for Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV). Fra 1. september blir det tverrpolitisk vegkamp i stedet for partikamp.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTOMONTASJE GRO STEFFERUD

«Jeg grugleder meg til å starte som fagsjef i OFV siden jeg «bare» har jobbet i Ap etter studiene. Men jeg ser fram til å bidra til en god veipolitikk og jobbe i et miljø med engasjerte folk som ønsker endring, sier Karin.

BRED POLITISK ERFARING. Karin Yrvin har bred politisk erfaring og tar med seg et stort kontaktnett inn i den nye jobben. Hun har blant annet vært generalsekretær i Arbeiderpartiets kvinnegruppe, storingsrepresentant, statssekretær i Næringsdepartementet og saksordfører.

– Etter så mange år i Ap er det på tide å prøve noe nytt og bruke kunnskapen min på et annet område. Da jeg så stillingen som fagsjef utlyst så den skreddersydd ut.

TI FANESAKER. Den nye fagsjefen viser fram et «partiprogram» med OFV sine fanesaker og ramser opp noe av det de er opptatt av:

– Vi må få myndighetene til å tenke helhet og ikke stykkevis og delt i veibygging. Videre mener vi riksveinettet må bygges i tråd med nasjonale og ikke regionale prioriteringer. Hver transportkorridor bør også ses på som et prosjekt. Og ikke minst må det bli mer fokus på veiens betydning for samfunnsøkonomien og regional utvikling når vi regner på veiprosjekter: Det lønner seg med gode veier – både med tanke på miljø, sikkerhet og næringslivet, ivrer den nyansatte – som også er utdannet økonom.

VIKTIG MED BIL I BY. Målet i NTP er at persontrafikkveksten i byområder må skje med miljøvennlig transport. Karin sykler eller går til jobb, men er opptatt av at vegen også vil være viktig i bybildet framover.

– Utfordringene i by er noe av det jeg skal jobbe med. Jeg tror det er misforstått at veitrafikk ikke har en plass der det er befolkningsvekst. Når det blir mer press på persontransport er vei en del av løsningen. Jeg ser heller ingen motsetning mellom bil og klima. Bilene blir mer og mer miljøvennlige, og utslippene fra nye biler har gått kraftig ned de siste årene.

INN PÅ EN NY VEI. Karin har aldri jobbet direkte med veg før, men som Ap-politiker har hun hørt på mange vegdiskusjoner.

– Vei er jo noe som diskuteres overalt på partimøter, så jeg er godt oppdatert på hovedproblemene. Jeg har forresten sittet ei uke i Samferdselskomiteen. Det var ei interessant og lærerik uke. Det jeg først og fremst fikk merke var hvilken enorm interesse det er for veisaker. Det var stort trykk, og mange som ønsket et møte med representantene.

ANALYSERENDE. Karin er Cand. Polit og har studert både statsvitenskap og økonomi - og liker analysearbeid.

– Det er utfordrende og tilfredsstillende å lage en helhet av analyser og fakta: Dokumenter som kan gi gjennomslag for ny politikk. Jeg skrev blant annet valgkampanalysen til Ap før 2009-valget. Der analyserte jeg sterke og svake sider og lagde forslag til en plan for hva vi burde gjøre.

SETTER VEGSPOR. – Jeg ser jo at OFV har hatt gjennomslag på en del punkt når jeg leser NTP og budsjetter. I en pressemelding jeg nylig så fra departementet var det også klare spor fra OFVs arbeid. Ellers har jeg lagt merke til at den nye regjeringa har satsset mye på vei. Jeg har respekt for Solvik-Olsen. Han har stor

sakkunnskap, så jeg ser fram til dialog med ham.

LIKER SEG BEST I ANDRE REKKE. – Min jobb blir også å fremme OFV sine verdier og meninger sammen med direktøren. Jeg liker egentlig å stå i andre rekke, men er klar for første rekke hvis jeg må. Jeg har vært mye i media og debatter gjennom politikken, så det skal nok gå fint.

ÅPEN OM LIDELSE. For tre år side skrev Karin en kronikk i Aftenposten om hvordan det er å leve med en bipolar lidelse: Om å ha perioder med impulsiv oppstemthet og perioder med depresjoner. Og at det lar seg forene med krevende arbeid og familieliv. Hennes modige kronikk gjorde at hun senere fikk «Tabuprisen» fra Rådet for psykisk helse.

– Det er bra og nyttig å normalisere psykiske lidelser og snakke om problemer og holdninger. Jeg merker at temaet er utrolig tabubelagt. Folk har vanskelig for å sette ord på det. Jeg er glad jeg var åpen og har bare fått gode tilbakemeldinger. Det er stadig noen som trekker meg til side når jeg er på møter for å dele egne erfaringer.

FOTBALLMAMMA OG PERIODELØPER. Når sønnene sparker fotball for Vålerenga står Karin i første rekke i heiagjengen. Hun leder også barnestyret der. Ellers er fritida fylt med barnebursdager, fre-dagstaco, turer til hytta på Hvaler og alt som hører til en småbarnsfamilie.

Når våren kommer finner hun fram joggleskoa og trener såpass mye at hun klarer en halvmaraton på høsten. Kondisjonen er altså på topp når hun stiller til start i ny jobb. ■

BAKGRUNN

Karin Yrvin (44)

er oppvokst i Nittedal og er utdannet cand.polit ved Universitetet i Oslo (UiO) med blant annet statsvitenskap og psykologi i fagkretsen. Hun har også studert økonomi og administrasjon i Trondheim. Yrvin har bred bakgrunn fra politisk arbeid for Arbeiderpartiet (Ap), som hun har jobbet for siden 1999.

Der har hun jobbet med alt fra utredninger, analyser og taler til representasjon og skoloring av tillitsvalgte: Hun har vært generalsekretær i kvinnebevegelsen til Ap og politisk rådgiver ved Ap sitt partikontor på Youngstorvet. Fra 2005-06 var hun statssekretær i Nærings- og handelsdepartementet.

Hun var vararepresentant for Stortinget fra 2001 til 2013 og møtte fast som representant for Hadia Tajik fra september 2012 til oktober 2013. I tillegg har hun hatt en rekke verv i ulike organisasjoner og styrer – blant annet viseguvernør i Rådet i Den europeiske bank for gjenoppbygging og utvikling (EBRD).

Den siste tida har hun jobbet med utforming av partiprogrammet til Oslo Arbeiderparti.

INVESTER I VEI

Vis verdiøkningen

Konsentrert innsats

En transportkorridor - ett prosjekt

Forutsigbar finansiering

Raskere gjennomføring



Full rulle fra fjerde

Fjerdeklassingene ved Ranheim skole i Trondheim får mot normalt lov til å sykle til skolen.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**D**et er gøy å sykle til skolen! Det går jo mye fortere – å gå hele veien tar så lang tid, sier Ida Hvalryg Edvardsen. – På vinteren pleier jeg å gå på beina eller ski, for når det er snø er det for glatt å sykle, sier Kristoffer Aspnes. – Men om det regner litt, så gjør det ingenting, stemmer to andre elever i mens de parkerer sykkelen. En smekkefull sykkelparkering viser at mange av skolens 670 elever triller av sted til skolen.

FORSVARLIG. Ranheim skole er den eneste i Trondheim som lar elevene sykle fra fjerde, noe de startet med i fjor. Før fikk de sykle fra sjette trinn, Nå sykler nesten halvparten av de på fjerde trinn. I forkant har skolen sørget for at skolevegen er trygg, de har en sykkeldag for fjerde og femte og en dag i en sykkelkjøregård. Politiet har fartsmålinger ved skolen rundt skolestart

– Når så mange sykler, og det nesten ikke er uhell eller protester fra foreldrene, så synes vi det er forsvarlig å la fjerdeklassingene sykle. De sykler jo til fritidsaktiviteter også. Foreldrene må slutte å kjøre barna sine til skolen – de skaper kaotiske situasjoner. Vi får nok bort 50-100 biler ved at elevene får sykle, så hjelper det mye, sier Maj-Britt Kartum. Hun er rektor ved en av skolene som er best i klassen når det gjelder å tilrettelegge for sykkel.

SPARKSYKKELE FRA FØRSTE. Ved Ranheim skole kan førsteklasingene bruke sparkesykkel – hvis foreldrene mener barnet er modent nok. De kan også sykle hvis en av foreldrene er med.

– Hvis det ikke var for at de sparkesykler, ville mange av dem blitt kjørt. Mange bruker sparkesykkel i friminutene også, så dette gjør jo at de får rørt seg mer. Hvis du ikke er vant til å sykle som

liten, så gjør du det neppe videre i livet heller. Det er et viktig perspektiv, påpeker Kartum.

TRAFIKKSIKKERHETSUTVALG. Ranheim skole har et eget trafikksikkerhetsutvalg, noe ikke alle skoler har.

– Vi har hatt et uvurderlig samarbeid med foreldrene. Jeg setter stor pris på deres engasjement. Uten dem hadde vi ikke fått til dette. De har i forkant tatt opp farlige trafikkforhold med entreprenøren, slik at vi nå har trygge skoleveier, sier Kartum.

Odd Nygård jobber både med sykkel og sikkerhet i Statens vegvesen og sitter samtidig i trafikksikkerhetsutvalget til Ranheim skole.

– Siden jeg er vant til å jobbe med både sikkerhet og entreprenør ser jeg hva som bør gjøres og som enkelt er mulig å få til. Noe av det viktigste for å få en trygg skolevei er opphøyde og innsnevrede gangfelt ved innkjøringen til skolen. Det holder ikke bare med at gangfeltet er opphøyd, understreker Nygård.

TUNGRODD. Bystyret i Trondheim har som mål at flere elever skal sykle til skolen. Her mangler det i følge Nygård ikke penger, men det er for byråkratisk å få tak i dem.

– Når jeg sitter på andre siden av bordet ser jeg at vi i byråkratiet har for tungroddede systemer til å få gjort småting. Trondheim bydrift og skoler burde hatt en liten pott til småting som ei ekstra lysmast eller kantstein. I dag må alle tiltak knyttes til budsjettposter og planer. Han forteller ellers at de nå jobber med planer som skal få enda flere til å sykle ved Ranheim skole. ■



GLAD FOR Å FÅ SYKLE: Fjerdeklassingene Kristoffer Aspnes, Ida Hvalryg Edvardsen, Helene

” Vi har hatt et uvurderlig samarbeid med foreldrene. Jeg setter stor pris på deres engasjement. Uten dem hadde vi ikke fått til dette.

Maj-Britt Kartum, rektor på Ranheim skole



Søraunet og Iver Elgåen Olsen.



DEMONSTRASJON: Her viser Reidar Jørgensen i Statens vegvesen og Richard Fossum i ITS Tellus AS hvordan det variable skiltet raskt og enkelt kan styres av og på fra en mobiltelefon. Se innfelt foto for visning av skilt før aktivering.

TESTER VARIABELT OMKJØRINGSSKILT

Et nytt variabelt toposisjonsskilt for omkjøring ved vegstenging testes nå ut ved Tønsberg.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Skiltet kan styres elektronisk med fiberkabel og elektronisk på tre måter. Det er dermed veldig fleksibelt. Det kan styres fra et eget skap på skiltstolpen, det kan styres fra mobilen og det kan styres fra Vegtrafikksentralen (VTS) i Porsgrunn.

SAMARBEID. Skiltet som er produsert av selskapet ITS Tellus AS i Oslo er utviklet i samarbeid med blant annet Statens vegvesen. Nå er det ute på sin første prøve i trafikken i utkanten av Tønsberg og har fungert tilfredsstillende i et par måneder.

– Den store testen blir selvsagt å prøve det ut over et helt år med de skiftende vær- og klimaforhold vi har i Norge. Spesielt interessant skal det bli å se hvordan det fungerer gjennom vinteren, forteller senioringeniør Reidar Jørgensen i Statens vegvesen.

FLERE TESTER. Toposisjonsskiltet skal nå også testes ut ved Sannesundbrua på E6 ved Sarpsborg i forbindelse med

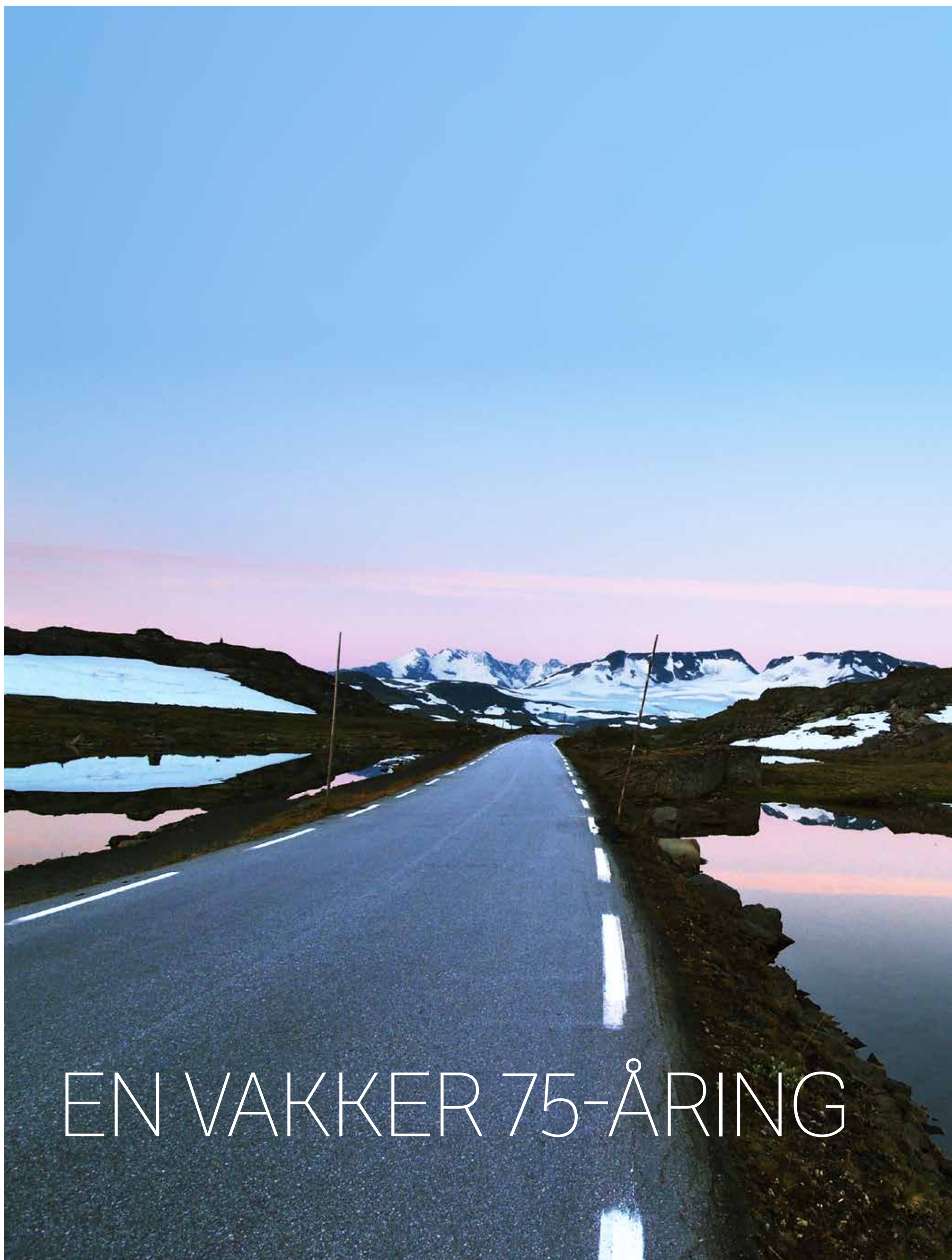
et prosjekt for automatisk køvarsling. Videre skal skiltet testes i et prosjekt for etablering av en omkjøringsrute på E39 ved Kristiansand. Skiltet har en rekke andre bruksområder, nedsatt hastighet ved skoler, varsling om fare og annen trafikantinformasjon knyttet til varsling.

– Vi har også fått henvendelser om skilttypen fra Sverige. Til høsten skal det vises for Trafikvårket i Sverige som ønsker å se det i funksjon i Gøteborg-regionen, forteller daglig leder i ITS Tellus AS, Richard Fossum. Styrken ved denne typen variable skilt er ved siden av god funksjonalitet også at det kan produseres relativt billig, sier Fossum.

INTERNASJONALT MARKED. – Vi jobber for å finne partnere både her hjemme i Norge og i utlandet som kan bidra til å få denne skilttypen i kommersiell produksjon, forteller Richard Fossum. Prøveskiltet i Tønsberg står på Fv. 300 ved Auli nordvest for Tønsberg. ■

” Vi jobber for å finne partnere både her hjemme i Norge og i utlandet som kan bidra til å få denne skilttypen i kommersiell produksjon.

Richard Fossum, ITS Tellus AS



EN VAKKER 75-ÅRING



JUBILEUM:

Sognefjellsvegen fyller 75 år

Hurra for deg som fyller ditt år! Det være seg Grunnloven, Statens vegvesen – eller Sognefjellsvegen som svinger seg inn i rekka blant årets jubilarer.

I 75 år har den ligget fjellstøtt mellom øst og vest mellom bygdene i Lom og Luster. Når kong vinter gjør anmarsj er vegen stengt, men fra mai til september passerer rundt 600 biler i døgnet.

Sognefjellsvegen er den høyeste fjellovergangen i Nord-Europa (1430 m.o.h.) og innfallsporten til Jotunheimen. Sognefjellsvegen er også en av de første Nasjonale turistvegene der Statens vegvesen har lagt til rette rasteplasser og stoppesteder så det skal bli enda bedre å nyte utsikten til Jotunheimens rike. Dette gjorde at vegen kunne smykke seg med Statens byggeskikkpris i 1998. Hipp hipp!
(Foto: Werner Harstad)



MINNED FOR HEKSEBRENNING: I slutten av august arrangerte Statens vegvesen konferansen «Den lange reisen» på Steilneset minnested i Vardø.

Jubileumskonferanse i Vardø

27. og 28. august arrangerte Statens vegvesen, NHO Reiseliv og Finnmark fylkeskommune konferansen «Den lange reisen» i Vardø. Den handlet om turistveger, trolldom, kvinner og demokrati.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD **FOTO** HELGE STIKKBAKKE

Nasjonale turistveg Varanger var stedelig ramme for denne konferansen som Statens vegvesen arrangerte sammen med Finnmark fylkeskommune og NHO Reiseliv. Vardø har vært preget av nedlegging, men nå er det større optimisme i byen. Dette skyldes blant annet Statens vegvesens satsing på Nasjonal turistveg Varanger, og at Varanger er et eldorado for fuglekikking.

JUBILEUMSARRANGEMENT. – I forbindelse med vårt 150-års jubileum og 200 års jubileum for Grunnloven, ønsket vi å knytte et arrangement til en av turistvegene våre. I Vardø har vi dette unike minnesmerket for heksebrenningen som skjedde der for 400 år siden. Det gir refleksjoner rundt fordommer og likestilling. Nord-Norge var ikke representert på Eidsvoll i 1814, så nå flytter vi oss nordover i stedet. Det er ikke så mange som legger konferanser til Vardø, og vi er glade for at vi kunne ha denne konferansen i Vardø sitt nye kulturhus, sier Sidsel Sandelien som leder Statens vegvesens 150-års jubileum.

VIDT SPENN. De 70 deltagerne, som hovedsakelig er engasjert i reiseliv og samferdsel, fikk et variert innhold. De

fikk blant annet høre om fuglekikkens potensiale, turistveger, likestilling, demokrati og trolldom. På talerlisten sto blant annet Astrid Nøklebye Heiberg, Stein P. Aasheim og Nils Gaup. Deltagerne ble også tatt med ut til det nedlagte fiskeværet Hamningberg, slik at de fikk se ytterpunkt på Nasjonal turistveg Varanger.

GODE BIVIRKNINGER. –Allerede samme sommer som vi åpnet Steilneset minnested hadde både Vardø Hotell og Varanger museum over 30 prosent omsetningsøkning, og hotellet er fortsatt stort sett fullt. Det forteller Trine Kanter Zerwekh i Statens vegvesen som har ansvar for profilering av turistvegene.

En annen årsak til økt turisme, er at Vardø står på ei liste over de hundre beste fuglekikkerstedene i verden.

– Fuglekikking er en stor hobby, med seks millioner fuglekikkere bare i England. Statens vegvesen har satt opp tre fuglekikkeskjul langs turistvegen. På sikt kommer det rundt ti slike til langs strekningen, forteller Zerwekh. ■

► **LES OGSÅ VEGDIREKTØRENS KOMMENTAR PÅ SIDE 13**

I forbindelse med vårt 150-års jubileum og 200 års jubileum for Grunnloven, ønsket vi å knytte et arrangement til en av turistvegene våre.

Sidsel Sandelien, Statens vegvesen



■ STEDET:

LYKKJA De er nok både glade og lykkelige hemsedøler som bor på stedet og fjellgrenda Lykkja 850 - 900 m.o.h. Men navnet betyr ikke lykke. Derimot et inngjerda jordstykke, «ei lykkje» siden jorda her over bergarten fylt er svært næringsrik. Navnet fins i gamle jordbøker helt tilbake i 1578, men er trolig enda eldre, sier Syver Hjelmen. (Foto: Kjell Wold)

■ QUIZ:

20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 4: E16 Hvor er det hektisk anleggsvirksomhet på fjellet mellom Valdres og Sogn og Fjordane? (Foto: Kjell Wold)

■ I HANSKEROMMET:

Karin Karstensen

Kommunikasjonsstaben i Bodø



1 Hva har du i hanske-rommet

Ei gammel NAF-veibok, solbriller og noe gammalt isepapir og sikkert

annet søppel også. Også har jeg mynter til parkometer.

2 Hva jobber du med?

I dag forbereder jeg meg på å være konfransier på en nasjonal konferanse i Vardø som handler om turistveger, trolldom og likestilling. Ellers jobber jeg mye med konseptvalgutredninger og kommunikasjon rundt dette. Også hjelper jeg folk med å skrive avisinnlegg og kronikker. Denne uka har jeg forresten jobbet ett år her i Statens vegvesen – jeg har lært fantastisk mye nytt, og det er artig å ha hele Nord-Norge som arbeidssted!

3 Supersommer i Nord-Norge

Ja, vi har hatt en helt fantastisk sommer. Nå har vi fått påfyll av sol så vi klarer oss gjennom en lang høst og vinter. Jeg har jobbet mye av sommeren og fartet litt rundt her i området. Men jeg har også vært på sykkelturn rundt Bodensjøen. Der var det et fantastisk nett av sykkelstier. Jeg merket meg også at de hadde veldig bra offentlige toaletter langs vegen sammenlignet med her. De var så lekke at en nesten kan glede seg til å gå på do.

4 Hva går fritida med til?

Bodø er hjembyen min, men jeg kom tilbake i fjor etter å ha bodd ti år i Finnmark. Rundt Bodø er det fine turmuligheter rett utenfor døra, og det skjer også mye på kulturfronten. Vi har blant annet en liten fjelltopp med flott utsikt som ikke er så langt unna. Dit går jeg hele året og får meg både litt trim og utsikt. Om høsten er jeg glad i å plukke bær og sopp og er med i en bokklubb. I sommer har vi lest Thomas Mann. Men øverst på nattbordet har jeg ei bok om europeisk middelalder, som jeg ble inspirert til å lese mer om etter ferien i Sveits og Tyskland i sommer.

- | | | |
|---|---|--|
| 1 Hvor mange ferger trafikkerer i dag strekningen Moss-Horten? | 8 Venås bru i Hemsedal skal nå utbedres. På hvilken veg ligger den? | 15 Hva handler NAFs nye reisehåndbok «Norges vakreste bilturer» om? |
| 2 Hva skal avdelingsdirektør i Statens vegvesen Pål Fosdal jobbe som fra 1. desember 2014? | 9 Hvor mange syklistere er drept på norske veger i perioden 2005-2012? | 16 Hvor stor andel av de trafikkdrepte i Norge i 2013 brukte ikke bilbelte? |
| 3 Stein Erichsrud ved Tønsberg trafikkstasjon har hvilken spesialistjobb? | 10 Atlanterhavsvegen fikk en ny attraksjon i sommer. Hvilken? | 17 Ca hvor mange vegvesenansatte deltok på jubileumsdagene i juni? |
| 4 I sommer har det vært anleggsstart på en større vegstrekning over Filefjell. Hvilken? | 11 Hvor mange gamle, forurensende kjøretøy vil Kina fjerne det neste året? | 18 Hva het Norges første vegdirektør? |
| 5 Mellom hvilke to kommuner og fylker går E16 Filefjell? | 12 Et norsk konsulentselskap skal prosjektere en 2 km lang bru i Chile? Hvilket selskap? | 19 Landets første nullvisjonsveg for mc ble innviet i 2008. Hvor? |
| 6 Arkeologer gravde i sommer fram 6000 år gamle menneskerester ved hvilket vegprosjekt? | 13 En vegtunnel ved Narvik hadde gjennomslag på forsommeren. Hvilken? | 20 Hva heter sommerens historiske utstilling på Norsk vegmuseum? |
| 7 Statens vegvesen bidrar i sommer på en utstilling om statlige hverdagsbygg. Hvilken? | 14 Et asiatisk land planlegger å bygge sine første vegtunneler med norsk hjelp. Hvilket? | |



Unormal hump II

161

Skiltet står ved innkjøringen til Bastøkaia i Horten og er en dobbel unormal. Skilt 108 «Ujevn veg» brukes foran ujevnheter som kan innebære et faremoment om farten ikke reduseres, men skal ikke brukes foran fartshumper. Der skal skilt 109 «Fartshump» brukes, det har en og ikke to humper som symbol. Er humpen et opphøyd gangfelt som i Horten, skal skiltet ha underskilt 808.121 «Opphøyd gangfelt». Men gangfeltet har ikke videoovervåking, det har derimot billettioskolen litt lenger bort. Vegvesenets håndbok 300 «Skiltnormalene» er tydelig på at samskilting skjer etter fallende viktighet. Fareskiltet skal alltid stå på topp, opplysningsskilt i bunn. (Foto: Håkon Aurlien)

SVARENE PÅ QUIZEN: 1 Fem 2 Assisterende fylkesrådmann i Sogn og Fjordane 3 Spesialistfunksjon for godkjenning av ambulanse og andre spesialistkjøretøyer. 4 E16 Varpe bru-Smedalsosen. 5 Vangi (Oppland/Valdres) og Lærdal i Sogn og Fjordane 6 Veggen i Sømmevægen mot Stavaanger i Lurthavn Sola i Rogaland. 7 Utstillinga «Arbeid pågår» på Design og Arktitekturcenter (DogA) i Oslo 8 RV. 9 10 Nytt servicebygg og svenvede utskiftst på Eldhusøya 11 Seks millioner 12 Aas Jacobsen 13 Trafikkskiltunnen på E6 og E10 i Nordland. 14 Indonesia 15 2000 kilometer med opplevelse langs Norges 18 Nasjonale turistveger 16 33 prosent 17 Om lag 4300 18 Christian Wilhelm Bergh 19 FV. 32 mellom Skien og Siljan i Telemark 20 Tida og vegen

Veggen og vi

www.vegvesen.no/vegenogvi

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

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

Fagpressen

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

Journalist
KJELL WOLD
Mobil: 900 94 886
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
KYRRE WEDVIK RYKHUS
Mobil: 997 59 197
kyrre.wedvik@vegvesen.no

ABONNEMENT:
Mark S. Berger, tlf. 22 07 36 92
epost: vegehogvi@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 26. august kl. 13.00.
Neste utgave kommer 25. september 2014.

