Statens vegvesen

Vegen og vi

Nr. 16/08 • 23. oktober • 7. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

Fagfolk i Statens vegvesen gjer framlegg om å fjerne dagens blindsoner for tungbiler framfor fotgjengarfelt. SIDE 5

FORVALTNINGSREFORMEN:

Statens vegvesen vil beholde 9500 km av hovedvegene som stamveger. Her er kartet med utvidelsene. SIDE 7

REPORTASJE:

Turistvegprosjektet vil betre opplevinga av Steinsdalsfossen, der publikum kan vandre bak sjølve fossefallet. SIDE 18

Medan vi ventar

LEDER SIDE 2

Demper farten

Asle Ferkingstad (bildet) og andre unge Karmøy-bilførere har kjørt rundt med GPS som viser fart og fartsgrense. Det har virket fartsdempende. SIDE 4

Satsar kollektivt

Statens vegvesen rår til at to av fire felt på den nye Sotrabrua blir reservert kollektivtrafikk. SIDE 10

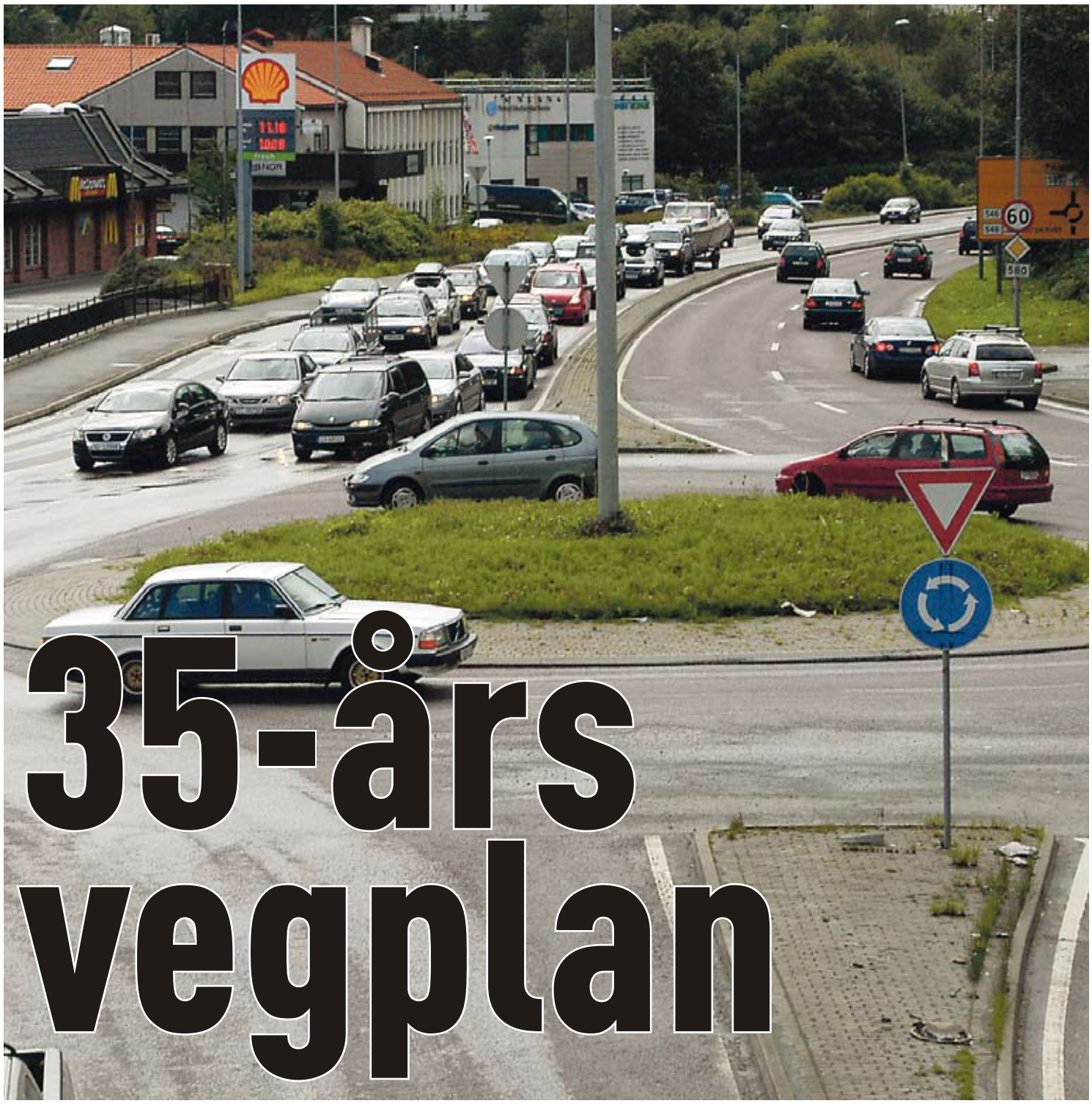
"Hurtigruten"

Norges korteste riksvegferjereise tar om lag tre og et halvt minutt.

SIDE 12-13

Vil miljøpåvirke

Miljøriktig adferd blant trafikanter bør være et framtidig satsingsområde for Statens vegvesen, mener miljøkoordinator Trude Schistad. SIDE 15



35-års vegplan

Over høgda: E39 må nok slite seg over Vallaheiane i Bergen i mange år enno, konstaterer Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

Vegplanlegginga blir stadig meir innfløkt og tidkrevjande. I over 35 år har Statens vegvesen planlagt ny E39 mellom Os og Rådal i Bergen. Framleis manglar det 300 millionar kroner før prosjektet er finansiert. Undersøkingar av kostnadsutviklinga i vegbygging i Noreg frå 1988 til 2004 viser at det i denne perioden har blitt omtrent fire gangar så dyrt å bygge tofelts veger. SIDE 8-9

Biodrivstoff med nullutslipp

Med pengestøtte fra Vegdirektoratet er det startet en fabrikk for produksjon av nesten klimanøytral biogass. Før jul åpner landets første ordinære fyllestasjon i Fredrikstad. SIDE 14

Miljøengasjert: Knut Lileng har bygget landets første biogassfabrikk. (Foto: Håkon Aurlien)

DAGSORDEN

Medan vi ventar

LEDER Helge Rong

■ Medan vi ventar på forvaltningsreforma skal mykje godt arbeid utførast. Alle dei daglege oppgåvene stoppar ikkje opp for å vente på endringa. Trass alt skal dei vidareførast både før og etter 1. januar 2010.

■ Endringstid fører alltid med seg uro. Soleis er ikkje Statens vegvesen noko unnatak. Mange sit med, for dei, viktige spørsmål ned på detaljnivå. Kva blir mi oppgåve i framtida? Er det plass for meg i den nye organisasjonen? Kven skal eg arbeida saman med?

■ For kvar og ein av oss er dette grunnleggjande spørsmål, sjølve fundamentet i arbeidslivet vårt. Det er her ein finn tryggleiken i kvardagen, den som gjer at vi alle er i stand til å yta ein god innsats for oss sjølve, arbeidsgjevaren, og for oss i Statens vegvesen, ein samfunnsgagnleg innsats.

■ Mange voner endringa ikkje fører med seg dei store endringa for deira jobb, og det er nok sanninga for dei fleste. Likevel skaper slike prosessar uro. Her ligg det ei stor og viktig oppgåve for leiinga. Det å halde hjula i gong, motivere sine tilsette til å ikkje la seg forstyrre av det som kjem, har ingen enkel oppskrift.

■ Mykje kan førebyggjast med kommunikasjon. Den som veit, er mindre uroleg enn den som ikkje veit. Difor blir det viktig å halde alle tilsette godt informert om det som skjer. Vegdirektøren har difor sendt ut melding til alle leiarar om at det for dei er ei prioritert oppgåve å halde sine medarbeidarar oppdatert om prosessen. Det er ei oppgåve leiarane må ta på største alvor. Samstundes lovar prosjektleiinga høg profil på den kanalen alle medarbeidarane har tilgong til, intranettet Vegveven. Klarer dei å halde lovnaden blir det også mykje enklare for leiarane å informere sine om stoda.

■ Hemmeleghald og rykteflaum er ikkje motiverande for tilsette i ein endringstid. Openheit og involvering er nøkkelen til suksess. For ei omstilling er også ei tid for nye moglegheiteter. Det skal ein heller ikkje gløyme.

VEGDIREKTØRENS SPALTE Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Ambisiøse og nødvendige mål

"Arbeidet med planlegging og tilrettelegging for sykkel må få høyere status..."

Nylig var nærmere 200 personer samlet til "Nasjonal Sykkelkonferanse" på Kongsberg. Statens vegvesen var arrangør sammen med Syklistenes Landsforening, Kongsberg kommune og Buskerud fylkeskommune. Konferansen samlet alt som kan "krype og gå" av de som arbeider med tilrettelegging for sykkel i Norge.

5 prosent av alle personreiser i Norge i 2005 skjedde på sykkel. Gjeldende nasjonale transportplan har i seg et mål om at sykkel skal øke til 8 prosent av alle reiser. Tas den generelle trafikkveksten i betraktning, betyr dette en dobling av syklingen i Norge innen 2015. Klimaforliket legger opp til en øking av sykkelandelen til 10 prosent.

Dette er et ambisiøst og helt nødvendig mål. Nødvendig fordi økt sykkelbruk må til for å bedre framkommeligheten i mange byer og fordi økt sykkelbruk vil bidra til å begrense bilbruk, og dermed redusere klimautslippene.

Mange vil hevde at naturen og klimaet ikke ligger til rette for sykkelbruk i deler av vårt land og i alle fall i deler av året. Det er selvsagt riktig, men la oss snu det rundt på en offensiv måte: Det er mulig å sykle nesten alle steder i Norge, i alle fall i deler av året. Det er et spørsmål om tilrettelegging, og det er en kjensgjerning fra absolutt alle steder at bedre muligheter og vilkår for sykling gir flere og mer aktive syklister.

41 prosent av alle turer med privatbil i Norge er 3 kilometer eller kortere. Det er nesten utrolig – at mer enn to av fem kjøreturer er en kort svipptur på under 3 kilometer! Det krever ingen stor forskningsinnsats for å slå fast at mange av disse turene kan erstattes av sykkel eller gange. Det ville redusert klimautslippene med om lag 0,3 mill tonn CO_2. Det tilsvarer nesten 10 prosent av kuttene som skal skje før 2020. Å erstatte alle disse bilturene er selvsagt urealistisk, men tenk om vi klarer halvparten. En stor klimagevinst og på kjøpet – en klar helsegevinst.

Framkommelighetsutfordringene i flere av våre byer må løses gjennom mange virkemidler samtidig. Økt satsing på kollektivtransport, parkeringspolitikk, bruk av avgifter, men også, og ikke minst; gjennom en sterk satsing på økt sykkelbruk. Forutsetningen er naturligvis at det må bygges et skikkelig sykkelnett, det må satses på gode og trygge parkeringsmuligheter for sykkel, servicetiltak og sist, men ikke minst et godt vedlikehold og skikkelig drift også om vinteren.

Statens vegvesen Region sør har bidratt til å dra i gang prosjekter for å øke bruk av sykkel i fem byer, en by i hvert fylke i regionen. Prosjektene er et samarbeid med kommunene, fylkeskommunene og brukerne. Dette arbeidet ble igangsatt i 2005 og har allerede gitt påviselig økning i sykkelbruken.

I samsvar med handlingsprogrammet for gjeldende transportplan og i vårt forslag til NTP for perioden 2010 – 2019, legges det opp til omfattende investeringer i gang- og sykkelveger og et sammenhengende sykkelnett.

Det kreves store investeringer i årene som kommer, og det kreves en betydelig innsats for et godt vedlikehold og en god drift. Arbeidet med planlegging og tilrettelegging for sykkel må få høyere status både i Statens vegvesen og i andre miljøer. Vi må få til en virkelig målrettet satsing. En satsing der vi viser at vi virkelig har tro på sykkelen som et effektivt og miljøvennlig transportmiddel.

Vi må alle innse at sykkelen ikke bare er bra for framkommeligheten og for miljøet, men økt sykkelbruk er helt nødvendig for å bedre framkommeligheten og for å bedre vårt miljø.

REDAKTØRANSVAR

Fagpressen

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 innnhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.

REDAKSJONEN

Ansvarlig redaktør
Helge Rong
Mobil: 913 35 867
Telefon: 75 11 32 89
E-post: helge.rong@vegvesen.no

Vaktsjef
Gry Watn
Vegdirektoratet
Mobil: 958 53 514
Telefon: 22 07 36 88
E-post: gry.watn@vegvesen.no

Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet
Mobil: 980 30 164
Telefon: 22 07 33 89
E-post: henriette.busterud@vegvesen.no

Journalist
Kjell Wold
Region sør
Mobil: 900 94 886
Telefon: 32 21 44 81
E-post: kjell.wold@vegvesen.no

Journalist
Håkon Aurlien
Region øst
Mobil: 951 13 750
Telefon: 69 24 37 01
E-post: hakon.aurlien@vegvesen.no

Journalist
Geir Brekke
Region vest
Mobil: 908 25 869
Telefon: 55 51 65 43
E-post: geir.brekke@vegvesen.no

Journalist
Knut Opeide
Region midt
Mobil: 416 27 707
Telefon: 73 58 27 66
E-post: knut.opeide@vegvesen.no

Journalist
Giselle Jensen
Region nord
Mobil: 932 24 544
Telefon: 22 07 35 13
E-post: giselle.jensen@vegvesen.no

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:
Wenche Jensen – 22073664 – wenche.jensen@vegvesen.no eller vegenogvi@vegvesen.no.

Grafisk produksjon:
Grafisk senter, Statens vegvesen
Opplag: 15 300
Trykk: Nr1Trykk Bergen AS

Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.

Vegen og vi utkommer 20 ganger i året.
Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 21. oktober kl. 13.00. Neste utgave kommer 6. november 2008

KRONIKK

MINDRE VERDT ■ Har et liv som går tapt i trafikken mindre verdi enn et liv som går tapt på andre områder i samfunnet?

Ulik verdi på tapte liv

■ I fjor tok trafikken i Norge i snitt fem menneskeliv hver uke hele året. Så langt i år ligger det an til at tallet blir høyere. Det er nærliggende å tro at dersom andre virksomheter i samfunnet hadde tatt like mange liv som trafikken, ville virksomheten vært stanset på flekken.

■ Tidligere i år gikk det et ras i Ålesund som tok med seg en boligblokk. Fem mennesker omkom. Dette var selvfølgelig tragisk, men er altså ikke flere enn det vi mister i trafikken i en vanlig uke.
I Ålesund stilte både dronningen og justisministeren opp for å støtte pårørende, redningsmannskaper og andre som var berørt av ulykken. Mediene hadde fulle spalter fra ulykken i ukevis.

■ Hva tenker de som har mistet sine nærmeste i trafikkulykker og som ikke opplever den samme støtten fra myndighetene, og ikke den samme oppmerksomheten fra mediene? Føler de at et liv som går tapt i trafikken har en lavere verdi enn et liv som går tapt ellers i samfunnet?

■ Vi så noe av det samme i Åsta-ulykken i 2000, der 19 mennesker ble drept. Der manglet det heller ikke på myndighetspersoner som stilte opp for å vise sin medfølelse med de pårørende.
Selvfølgelig var også dette en veldig tragisk ulykke. Men antallet 19 var langt under det antall liv som går tapt hver eneste måned i trafikken i Norge.

Går for fort: Jo mer fart og moro, jo flere liv går tapt i trafikken, mener Egil Nordengen. (Illustrasjonsfoto: Håkon Aurlien)

■ Så kan man jo lure på hvorfor det er slik at både vi som er trafikanter og våre myndigheter tilsynelatende har slått seg til ro med det som skjer i trafikken. I løpet av en tiårsperiode skal en mellomstor kommune i Norge utraderes i trafikken og om lag 10.000 mennesker bli alvorlig skadd.
Noen vil hevde at de som omkommer i trafikken langt på vei kan skylde seg selv fordi de har utvist en adferd som er i strid med både regelverk og etiske normer i trafikken.
En fersk undersøkelse som Utrykningspolitiet har utført viser imidlertid at 124 mennesker ble uskyldig drept i trafikken i 2004 og 2005. Dette er mennesker som helt uforvarende kom opp i en ulykke uten å ha noe skyld i ulykken. De var på feil sted til feil tid.
Stortinget har vedtatt null-visjonen, en visjon om ingen drepte eller varig skadde i trafikken, men i dag ser det ut til at det blir med visjonen. Ønsker vi det?

■ Professor Per Løken har rett når han sier at vi må velge om vi på den ene siden vil ha full frihet i trafikken eller ha frihet til å bli lemlestet eller drept i trafikken.

■ – Hvis vi velger fart og moro, får vi ulykker på kjøpet, sier Løken.
Han mener videre at politikerne i dag har valgt frihet til fart og moro på veien. Denne friheten understøttes med svak kontroll med fart og rus, og milde reaksjoner mot de bilistene som blir tatt. Han mener dette er en ansvarsfraskrivelse fra politikernes side, at politikerne ikke tør ta opp kampen mot de fartsglade fordi disse utgjør halvparten av velgermassen.

■ For å si det med professoren: – Vi kjøper spart reisetid og kjøreglede og betaler blant annet med menneskeliv.

■ Det synes åpenbart at det i større grad enn i dag må jobbes med å endre folks holdninger og handlinger i trafikken. Det må settes inn tiltak som ikke er like populære blant trafikantene, og som vil sette begrensninger i den friheten vi i dag har i trafikken.

■ Dette er antakelig den eneste oppskriften for å nærme seg null-visjonen.

EGIL NORDENGEN

HVEM: Egil Nordengen har hatt trafikksikkerhet som fagfelt i alle år, bl.a som sekretær for Østfold fylkes trafikksikkerhetsutvalg og sist som leder for trafikant/kjøretøyseksjonen i Østfold distrikt.

Statens vegvesen

I MEDIENE:

BA

– Vi er blitt fortalt at det skal satses mer på rassikring og drift og vedlikehold de kommende årene, så da får vi håpe at det blir midler til rassikring og drift og vedlikehold. Det har vært forsømt i mange år, sier byggelder Kåre Olav Aldal i Statens vegvesen til Bergensavisen.

Jarlsberg

Den farlige trafikkøya ved Gudum skal ikke merkes, for da blir bilistene mer forsiktige, forteller eksperter i Statens vegvesen. Skal man følge denne logikken skal også skilter som forteller om skarpe svinger og bratte nedoverbakker fjernes. Dette er logikk på høyt plan, skriver avisen Jarlsberg i en minileder.

Romerikes Blad

– Gamle Fetveien svinger utenom hus man ikke tok seg råd til å innløse. Det ble en svært dyr vegløsning, forteller Romerikes Blad. Statens vegvesen hadde beregnet at utvidelsen av Gamle Fetveien fra riksvei 22 til Fetsund sentrum ville koste 22 millioner kroner. Regningen kommer på minst 32 millioner kroner.
– Jeg håper fetsokningene blir fornøyd og at veiløsningen blir god. Men dyr blir den, sier seksjonsleder Bjørn Kåre Steinset i Statens vegvesen til avisen.

NRK

– Statens vegvesen hadde ikke trengt å sette produksjonen av bilskilt ut på anbud.

Det sier stortingsrepresentant fra Troms Ap og leder av justiskomiteen på Stortinget, Anne Marit Bjørnflaten til NRK. Over 100 yrkeshemmede i Norge har til nå produsert bilskilt i attføringsbedrifter, blant annet ved Tromsprodukt i Tromsø, og de står nå i fare for å miste jobbene sine.

– Dette vil jeg undersøke nærmere. Jeg skal ta det opp på regjeringshold, sier Bjørnflaten til NRK Nordnytt.

FosnaFolket

Etter flere måneder med taushet rundt fastlandsforbindelsen til Linesøya får berørte parter informasjon. Beboere og andre framtidige brukere, samt kommunepolitikere, har bedt om å bli informert om prosjektet. Nå sender Statens vegvesen ut informasjonsbrev til alle beboerne på Linesøya, melder FosnaFolket og gjengir pressemeldingen i sin helhet.

Diskuterte TS

■■ Samferdselsdepartementet inviterte nylig representanter for myndigheter og organisasjoner for å drøfte ulykkesutviklingen i vegtrafikken og mulige ulykkesreduserende tiltak. Målet var å få fram opplysninger og synspunkter når det gjelder utformingen av trafikksikkerhetsstrategien i den kommende stortingsmeldingen om NTP 2010-2019.

Skyter på fotoboksene

■■ Noen skyter på fotoboksene i Harstad, og nå vil politiet ta synderne. De sikter etter kamera og blitz, og har ofte klart å ødelegge kameraet. Gevinsten er liten, for utstyret blir raskt skiftet ut. Men det må være en gjeng som ikke ønsker at veien fra Mølnåstunellen til Nordvikmyra skal være sikrest mulig, slår politiet fast.

Påvist brudd

■■ Det ble påvist brudd på reglene hos 28 prosent av 1529 kontrollerte tungbilførerne i en landsomfattende kontroll av kjøre- og hviletid. Det er omtrent samme andel som i fjor, men antall brudd som er så alvorlige at de fører til anmeldelse øker. 47 sjåfører ble anmeldt, mot 30 av 1619 kontrollerte sjåfører i fjor.
(Ill.foto: Giselle Jensen)

Tester piggfritt

■■ Torsdag 23. oktober arrangerer Statens vegvesen og NAF åpen dag på NAFs glattkjøringsbane på Langnes i Tromsø. Alle som ønsker å teste piggfrie dekk er velkommen. For å sammenligne dekktypene vil to identiske biler, med piggfrie dekk og piggdekk være tilgjengelig. Det er også mulighet til å ta med egen bil med piggfrie dekk for testing.

Betre for syklistar

■■ Det er kome inn tre tilbod på bygging av to nye gang- og sykkelvegstrekningar på Karmøy i Rogaland. Det er frå Risa på 6,7 millionar kroner, Vassbakk & Stol på 8 millionar kroner og Mesta på 9,3 millionar kroner. Dei to strekningane er på tilsaman 1,5 kilometer, og ligg langs riksveg 47 Brekke-Vea (1000 meter) og riksveg 511 Skudenes-Falnes (500 meter).

Jamnt i Høyanger

■■ To lokale entreprenørar har levert nestan same pris på bygging av to nye gang- og sykkelvegstrekningar langs riksveg 55 mellom Austreim og Håland i Høyanger. Magne Hafstad har prisa oppdraget til 34 millionar kroner, medan Per A. Øren kan gjere jobben for 34,6 millionar kroner. Dessutan har Mesta levert pris på 39,6 millionar kroner.

ISA demper farten

Unge førere på Karmøy har kjørt rundt med en GPS som viser fart og fartsgrense. – Dette har virket fartsdempende, men ustyret bør være fastmontert, sier senioringeniør Anne Beate Budalen i Statens vegvesen.

Henriette Erken Busterud

50 unge sjåfører mellom 18 og 24 år fra Karmøy har i halvannet år kjørt rundt med ISA (Intelligent Speed Adapter). Den viser fartsgrensen på stedet, og hvor fort en kjører, og den piper når en kjører for fort. Målet med forsøket var å se om utstyret påvirker de unge til å kjøre forsvarlig.

Virker

– Vi visste fra før at ISA får ned farten generelt, men vi ønsket å teste om ISA også virker fartsdempende på de unge. Resultatene viser at det virket mest fartsdempende i starten, det gjelder både for de mindre og mer grove fartsoverskridelsene. Men det kan virke som deltagerne kjører raskere etter hvert, når de har vent seg til utstyret. ISA-enheten var ikke fastmontert, og de som brukte den mest hadde en mer moderat kjørestil enn de som ofte ikke brukte den. Dette viser at ISA bør være fastmontert for å få størst mulig effekt, påpeker Budalen.

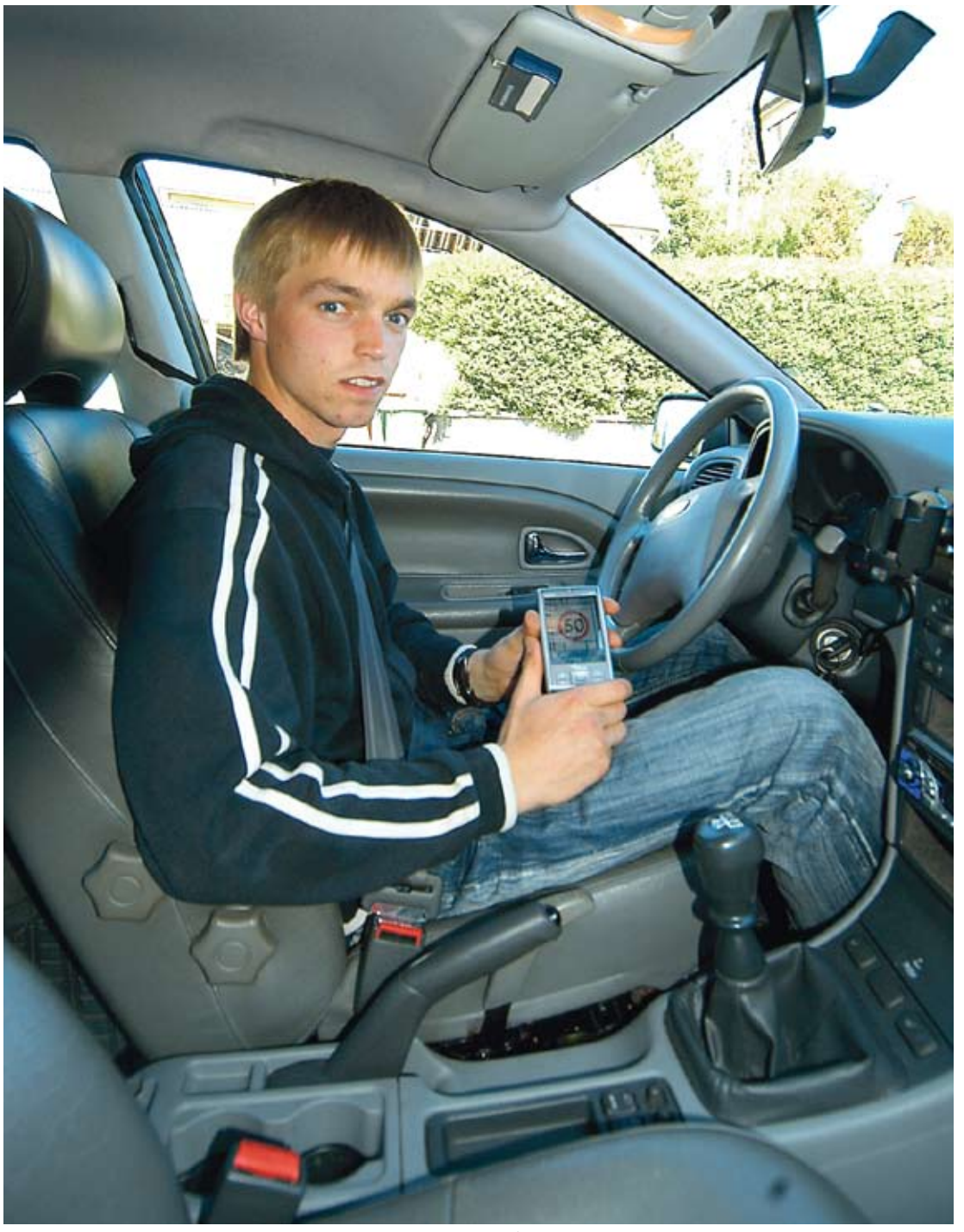
I rundt 20 prosent av kjøringen ble det kjørt 5 km/t fortere enn fartsgrensen. Rundt 3 prosent av kjøringen foregikk med over 20 km/t over fartsgrensen. Det er særlig på veger med lav fartsgrense og om natta det ble kjørt for fort.

Unge menn fortest

Alle som deltok måtte ha forsikring i Gjensidige, og disse fikk 30 prosent rabatt i forsøksperioden. Deltagerne ble delt inn i tre grupper. De som deltok for å få rabatt på forsikring, de som var mest interessert i trafikksikkerhet, og de som ville ha begge deler.

Deltagerne svarte på spørsmål både før prosjektstart og mot slutten av forsøksperioden.

– Vi har fått bekreftet at unge menn som svarer at de er risikovillige, også er de som kjører fortest. Det var også de som deltok for å få rabatt som hadde mest offensiv kjørestil, sier Budalen.



ISA virker: Asle Ferkingstad var en av de 50 ungdommene på Karmøy som deltok i forsøket med ISA i bilen. Resultatet viser at den virker fartsdempende, men den bør være fastmontert. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Krever belønning

I starten svarte to tredeler at de mente de ville tilpasse kjøringa etter signalene fra ISA når de kjørte for fort. Mot slutten var det bare halvparten som mente det samme. Hvis de fortsatt fikk rabatt, ville to av tre fortsette å kjøre med ISA, uten rabatt var det bare én av fem som ønsket å bruke ISA.

Prosjektet er gjennomført i regi av Gjensidige i samarbeid med Statens vegvesen. Forsøket er en del av Vegvesenets lokale nullvisjonsprosjekt "Trygt hjem" på Karmøy.

Heder og ære til Stopp og sov

Stopp og sov-filmen har fått People's Choice-prisen under Global Road Safety Film Awards i Paris tirsdag kveld.

Prisutdelingen er en del av en internasjonal trafikksikkerhetsdag arrangert av EU.

Totalt deltok 70 filmer fra 25 land, og det ble delt ut fem priser. Stopp og sov stakk av med publikumsprisen og ble stemt fram som vinner av deltakerne på konferansen.

– Kjempemoro, sier kommunikasjonsrådgiver Kjersti D. Nordgård i Vegdirektoratet, som har ledet arbeidsgruppen som har jobbet med Stopp og sov-kampanjen.

– Vi har fått fine tilbakemeldinger på denne filmen generelt, og den har bidratt til høy oppmerksomhet rundt temaet, men dette er selvsagt gjevt og en fin oppmuntring for videre kampanjearbeid, fortsetter Nordgård.

Stopp og sov-filmen er laget i samarbeid med Grey Reklamebyrå, og er produsert av Moland Film AS. Regissør var Joachim Trier, mest kjent for regi av den prisvinnende filmen "Reprise".

Det er andre gang Global Road Safety Awards arrangeres, men første gang Statens vegvesen har meldt på sine filmer.

Prisen: Cecilie W. Lindheim tok imot prisen i Paris på vegne av kampanjenettverket. (Foto: Bjarte Skaugset)

Risikosoner: Gruppa har sett på ulykker med tungbilar som stansar ved gangfelt. (Illustrasjonsfoto: Geir Brekke)

Blindsoner tar liv

Fagfolk i Statens vegvesen kjem no med framlegg til tiltak for å få ned talet på ulykker i blindsoner mellom tungbilar og fotgjengarar.

Geir Brekke

Gruppa peiker særleg på nokre tiltak som Statens vegvesen rår over sjølv. Dette er gjennom betre opplæring av tungbilsjåførar, med særleg merksemd mot blindsoner. Dessutan kan ein sjå på fysiske tiltak som gjer det vanskelegare for fotgjengarar og syklistar å opphalde seg i blindsonene til tungbilane, til dømes ved rekkverk fram mot gangfeltopninga.

Fem på to år

Det er i ei prosjektoppgåve i trygg-leikstyring ved Universitetet i Stavanger at ei tverrfagleg gruppe frå Region vest har teke for seg blindsoneulykker med tungbilar som køyrer på fotgjengarar. Dei har studert dei fem dødsulykkene som skjedde slik i 2006 og 2007.

Samstundes har gruppa gjort observasjonar av tungbiltrafikk forbi gangfelt i Førde sentrum i Sogn og Fjordane.

Utgangspunktet er at tungbilsjåføren kan få ei blindsone mot mjuke trafikantar i krysset dersom bilen stansar heilt framme ved stopplina i krysset.

Oppmåling av sona

Feltundersøkinga viser at over halvparten av bilane køyrer heilt fram til stopplina. Ved å flytte stopplina 3 meter bakover kan sjåføren sikra seg betre overblikk over gangfeltet. Riskoen for at fotgjengarar eller syklistar passerer tett inntil fronten på bilen blir redusert. Slik får bilførar og fotgjengarane større rom for samhandling, og dermed lågare risiko for påkøyrsel.

Men å flytte stopplina med 3 meter er eit tiltak der Statens vegvesen må gjennom ein lang prosess for realisering.

– Vi ønskjer ei standardisering av denne type oppmerking som tek høgde for blindsoner. Vi håper dette kjem med i revisjonen av handbok 049, seier Hans Olav Hellesøe på vegne av gruppa.

> **Frå 2007 er det blitt obligatorisk med såkalla blindsonespegel på tungbilar.**

Ny forskrift

Frå 2007 er det blitt obligatorisk med såkalla blindsonespegel på tungbilar. Med aukande andel utanlandske tungbilar på norske vegar er det òg spørsmål om Norge kan påverke internasjonale transportorgan som samordnar reglar for tunge køyretøy, gjennom ei internasjonal forskrift om bruk av blindsonespegel, heiter det i prosjektoppgåva.

– Til slutt vil gruppa peike på at læring i Statens vegvesen er naudsynt for at organisasjonen skal stå fram som ein proaktiv aktør. Det er vesentleg at etaten tek innover seg funn som blir gjort etter alvorlege hendingar. Resultatet kan bli endring av normalar og retningsliner i samsvar med nullvisjonen sin filosofi, seier Hans Olav Hellesøe, som har laga oppgåva i lag med Margot Aasebøe, Inge Grane, John Tenden og Liv Bulling.

Ulykkessituasjonen etter 9 måneder

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikksikkerhetsseksjonen, Vegdirekoratet

Så langt i år er det registrert 204 drepte og 8424 skadde på vegene våre. I forhold til tilsvarende foreløpige tall etter september 2007 betyr dette at antall drepte er økt med 17 prosent, mens antall skadde ligger på samme nivå som i 2007. Tendensen mot flere utforkjørings- og fotgjengerulykker, samt flere drept i bil holder seg. Det er nå 39 prosent som omkommer i utforkjøringsulykker, mot 27 prosent i 2007. 36 prosent er drept i møteulykker, mot 51 prosent på tilsvarende tid i 2007. Dette er store endringer. Antall fotgjengere som omkommer er nesten fordoblet, mens antall drepte i aldersgruppen 18–25 år er økt fra 30 til 48.

Ser vi på fylkene så har økningen vært størst i Møre og Romsdal, Akershus og Buskerud (fra 19 til 46 drepte), mens det har vært en reduksjon i Oppland, Oslo og Aust-Agder (fra 31 til 16).

I Statens vegvesen arbeider vi nå med Handlingsprogrammet. Det er viktig å ta inn over seg det vi ser av ulykkesutviklingen og legge inn tiltak vi vet vil være effektive, særlig for å redusere utforkjøringsulykker, møteulykker og fotgjengerulykkene. Tiltak mot utforkjøringsulykker er ofte basert på trafikksikkerhetsrevisjon og går på rekkverk og oppmyking av sideterrenget. Møteulykkene kan reduseres gjennom mange tiltak, hvorav en eller annen form for separering av kjøreretningene erfaringsmessig gir best effekt. Arbeidet med å sikre gangfelt bør også forseres. Vi ser i media at fjerning av gangfelt får stor oppmerksomhet. Det er her viktig å påpeke at vår politikk er å sikre gangfeltene bedre. I visse tilfeller kan det være aktuelt å fjerne eller flytte noen.

TRAFIKKSIKKERHET

Ny leverandør

■■ Statens vegvesen har tildelt Aktiebolaget Scandinavian Motorsenter oppdraget med å levere registreringsskilt for kjøretøy. Kontrakten har en varighet på inntil fire år med oppstart fra 1. januar 2009. Tilbudet er på om lag 60 millioner kroner på hele fireårsperioden. – Minst 70 prosent av alle personene som vil bli tilknyttet oppdraget vil være i attføring på grunn av ulike sosiale forhold eller funksjonshemninger, sier seksjonsleder Sonja Lindqvist i Statens vegvesen. Det var sju tilbydere på oppdraget. Tilbudene varierte fra ca 60 millioner kroner til ca 222 millioner kroner. Klagefristen for Statens vegvesens avgjørelse er 13. oktober. Kontrakten vil ikke bli inngått før klagefristen har gått ut.

Nittisone på deler av E6

■■ Strekningene Ranheim bomstasjon-Væretunnelen og Hommelvikbrua - Hommelvik bomstasjon på E6 øst for Trondheim har nå fått fartsgrensen 90 km/t. Skiltene ble montert mandag 13. oktober. Strekningene er godkjent for nittisone etter at Statens vegvesen har gjennomført trafikksikkerhetsinspeksjoner og utført trafikksikkerhetstiltak.
Blant annet er det videreført tiltak med midtdeler og ettergivende sideterreng på strekningen fra Ranheim bomstasjon til Væretunnelen. Denne strekningen er vel 2,7 kilometer lang. Nordgående felt har forbikjøringsfelt store deler av strekningen. Fra sør er fartsgrensen 60 km/t (gjennom bomstasjonen) og på nordsiden (mot Stavsjøfjelltunnelen) er fartsgrensen 80 km/t.

TS-konferanse om fart

■■ Fylkestrafikksikkerhetsutvalgene (FTU) i Buskerud, Vestfold og Telemark arrangerer i begynnelsen av november en stor TS-konferanse om fart i Langesund over to dager. Foruten folk fra Statens vegvesen, er deltagerne fra fylkeskommuner, kommuner, helsevesen, sykehus, politi og en rekke andre instanser samt mediene.

Sikrere E6

■■ E6 i Akershus mellom Vinterbro og Østfold grense er blitt langt sikrere etter at vegen sto ferdig som firefeltsveg i 1999. 29 mennesker omkom fra 1990-99, alle på strekninger med møtende trafikk, mens tre er omkommet siden. Etter en ulykke ved Vestby sist uke vil Statens vegvesen vurdere om det er mulighet for ytterligere sikringstiltak.

To hovedårsaker til ung risikokjøring

Det er to hovedårsaker til høy risiko blant unge, ferske bilførere: umodenhet og manglende erfaring.

Kjell Wold

Biologisk og sosialt: Umodenhet og manglende erfaring er hovedårsakene til høy risiko blant unge sjåfører, sier Fridulf Sagberg. (Foto: Marit Wroldsen Dahl)

Det sa forsker Fridulf Sagberg fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) på et nettverksmøte mellom sensorer i Statens vegvesen og kjørerlærere i Sandefjord i regi av Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) i Vestfold.

– Umodenheten viser seg i en ungdommelig livsstil med sjansetaking og spenningssøking som både er biologisk og sosialt betinget. Manglende erfaring slår ut i manglende automatisering av kjøreferdigheter, de blir lett distrahert, kan ikke "lese trafikken" og forutse farer på samme måte som mer erfarne sjåfører, sa TØI-forskeren.

Uhell avtar fort

Andelen 18 til 24-åringer som årlig blir drept i trafikken er to og en halv gang så stor som aldersgruppens andel av den totale befolkningen, nesten fire ganger så høy som gruppens andel av det totale antall bilister. Sagberg sier uhellsrisikoen blant unge bilister avtar ganske raskt med økende erfaring. Uhellsinnblandingen for bilførere mellom 18 og 20 år avtar markant etter de første måneder og år med førerkort. Undersøkelser om virkningen av mengdetrening og omfang av øvelseskjøring viser at minst 5000 kilometer kan regnes som optimalt.

Øve mer

Dagens nivå er vesentlig lavere. Sagberg synes trafikkskoler og førerkortmyndigheter kan og bør gjøre flere ting for å stimulere til mer øvelseskjøring. Øvelseskjøringen bør spres over lengre tid. Egenerfaring i trafikken er den viktigste læringen, og ledsagerens viktigste rolle er å ivareta sikkerheten.

– La trafikkskolene fokusere på det som er vanskeligst å lære gjennom privat opplæring, nemlig teoretisk kunnskap, basalkunnskapen og demonstrasjoner på bane og i simulator. Videobasert kjøreopplæring og ny teknologi gir også gode muligheter for å registrere kjøreadferd og grunnlag for å gi tilbakemelding etter kjøretimene, sa TØI-forskeren.

Problemadferd

– Risikofylt kjøring blant unge dreier seg ikke om manglende forutsetning, men om motiver for kjøringen, sa Ann Karin Midtgaard i Statens vegvesen på møtet. Hun tror risikokjøring blant unge trolig henger sammen med generell "problemadferd" og livsstil, og at risikokjøring er et middel til å oppnå andre mål. Derfor er det viktig å prøve å forstå motivene bak denne adferden.

Resultater fra en dansk undersøkelse viser blant annet at psykosiale motiver er en indikator på risikokjøring. Bilintressert ungdom uten strukturerte fritidsinteresser kjører mer risikofylt enn andre, og lavt utdanningsnivå henger også sammen med risikofylt kjøring.

GPS-kart kan være gamle

Oppdatering av den Nasjonale vegdatabanken (NVDB) skjer fortløpende, men mange GPS-mottakere i norske biler kan være utstyrt med ett til halvannet år gamle kart.

Kjell Wold

– Det er nok den enkelte bilfører og GPS-brukers eget ansvar å sørge for jevnlig oppdatering av kartdata i egen GPS-mottaker. Det kan gjøres ved å kontakte GPS-forhandleren direkte eller ved å laste ned oppdaterte data fra internasjonale kartdataforhandlere som Tele Atlas og Navteq eller fra TomTom sine internettsider, forteller Harald Wethal ved Systemseksjonen i Statens vegvesen.

På Statens vegvesens egne nettsider kan en se kontinuerlig oppdaterte vegnett på Web-applikasjonen Vegkart. I den Nasjonale vegdatabanken (NVDP) blir vegnettet oppdatert jevnlig ettersom nye, større vegprosjekt i Norge blir åpnet hvert år.

– Vi leverer data om det nye vegnettet til markedet to ganger i året, men foreløpig er det den enkelte GPS-bruker som selv må følge med og sørge for jevnlig oppdatering av sine kartsystemer. Ennå koster dette noe å få gjort, men etter hvert skal dette både bli enklere og billigere. Og på litt sikt kan dette skje ved at den enkelte GPS-bruker selv laster ned nye kartdata jevnlig til sin GPS-mottaker via Internett. TomTom tilbyr for eksempel en teknologi kalt Map Share på noen av sine modeller hvor dette er mulig, sier Trond Hovland i Statens vegvesen.

Gamle GPS-kart: Det er bilførerens eget ansvar å oppdatere kartdata på sin egen GPS-mottaker i bil. (Foto: Kjell Wold)

Det nye riksveg-nettet

Statens vegvesen anbefaler at staten beholder 9500 kilometer av landets hovedveger ved gjennomføringen av forvaltningsreformen om vel et år.

Håkon Aurlien

Her er kartet som viser utvidelsene i forhold til dagens stamvegnett. Forslaget, som nå er sendt på høring, tar utgangspunkt i Stortingsbeslutningen om å overføre "øvrig riksveg" og tilhørende ferjesamband til det nye folkevalgte regionnivået som skulle erstatte fylkeskommunene. Denne overføringen påvirkes ikke av at regiontanken nå er falt og at det er besluttet å opprettholde dagens fylkeskommuner.

I dag eier staten 18.500 kilometer riksveger i tillegg til det som også betegnes som stamveger. Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdert dette vegnettet og kommet fram til at knapt 700 kilometer bør beholdes på statlig hånd mens 17.800 kilometer overføres og administreres sammen med dagens fylkesvegnett.

Økt betydning

De vegene som foreslås beholdt, er veger som har fått økt betydning fram til nasjonale knutepunkter, i større byområder eller som koblinger til interregionale veger og veger til utlandet.

– Vegvesenets forslag innebærer mer presist at 690 kilometer øvrige riksveger beholdes som riksveg. Noen mindre strekninger, til sammen om lag 10 kilometer med fylkeskommunal og kommunal veg til nasjonale knutepunkter omklassifiseres også til riksveg, sier utbyggingsdirektør Lars Aksnes i Statens vegvesen.

Sammenheng

I høringsnotatet anbefaler Statens vegvesen at gang- og sykkelveger samt ferjesamband bør klassifiseres som den vegen de er en del av.

Dette innebærer at fylkeskommunene får et stort ansvar for gang- og sykkeltrafikken. Tre ferjesamband som i dag er øvrige riksvegferjesamband, og som har stor betydning for nasjonal næringslivstransport, foreslås beholdt som riksvegferjesamband. Dette dreier seg om landets største ferjesamband, mellom Moss og Horten, samt sambandene Bodø – Moskenes og Bognes – Lødingen.

Vegene frem til de største lufthavnene foreslås gjort statlige, og dette øker statens vegnett med 57 kilometer. Et ønske om riksvegtilknytning til de største byområdene gir en utvidelse med 123 kilometer.

Viktige fylkesveger

Statens vegvesen har vurdert hvorvidt funksjonene som nasjonal beredskapsveg for stamveg og nasjonale turistveger bør være kriterier for omklassifisering til stamveg. Dette går Statens vegvesen imot. Derimot mener etaten at situasjonen i Oslotunnelene er så spesiell at Ring 1 i Oslo bør være riksveg.

Etaten ser det ikke som nødvendig at en riksveg i Sverige knyttes opp mot en riksveg i Norge.

Spørsmålet om hvilke tverrforbindelser mellom Vestlandet og Østlandet som skal være stamveg, ble sist diskutert og avgjort i 2002. Samferdselsdepartementet gikk da imot å gi riksveg 7 over Hardangervidda stamvegstatus. Statens vegvesen vil heller ikke nå foreslå denne som riksveg, men ber spesielt om at dette blir videre belyst i høringsprosessen.

Forslaget er nå sendt ut på høring til fylkeskommunene, berørte kommuner, transportetatene og en rekke andre, og høringsfristen går ut 1. november.

VEGPLANLEGGING

Dyrere vegbygging: Tofeltsveger har blitt fire ganger så dyrt å bygge de siste 20 årene. (Foto: Kjell Wold)

Fire ganger så dyrt

Undersøkelser av kostnadsutviklingen i vegbygging i Norge fra 1988 til 2004 viser at det i denne perioden har blitt omtrent fire ganger så dyrt å bygge tofelts veger.

Kjell Wold

Det går fram av analyser NTNU har utført på oppdrag fra Byggherreseksjonen i Statens vegvesen.

– Når en samtidig vet at disponible midler til vegbygging i Norge i den samme perioden bare har steget svakt, har faktisk produsert vegmeter per år derfor sunket kraftig de siste tiårene, forteller seksjonsleder Roar Midtbø Jensen i Statens vegvesen.

Fem faktorer

I nevnte rapport konkluderes det med at hovedårsaken til denne kostnadsutviklingen er at det i dag bygges noe helt annet og langt dyrere enn det som var vanlig for bare 15-20 år siden. Og faktorene som har bidratt til denne kostnadseksplosjonen forklares i fem hovedgrupper.

For det første er mye av veginvesteringene flyttet over fra oppgradering av eksisterende veger til nyanlegg (+ 25 prosent). Andelen vegbygging i urbane strøk har også økt (+ 120 prosent), og vi har økt standard og høyere miljøkrav som følge av samfunnets forventninger (+ 70 prosent).

Dessuten er det endrede rammebetingelser, særlig knyttet til endringer i plan- og bygningsloven (+ 60 prosent). Til slutt har innflytelse og medvirkning fra interesse- og pressgrupper økt (+ 25 prosent).

– Denne kraftige kostnadsutviklingen er selvsagt en stor utfordring for planfunksjonen. Det er viktig at det planlegges løsninger som gir størst mulig nytteeffekt for samfunnet, sier han.

Høgere standard

Da Stortinget i 1988 vedtok at all vegplanlegging skulle skje etter plan og bygningsloven, kom ikke dette som noe nytt for Statens vegvesen. I byer og tettsteder hadde etaten allerede i lang tid samarbeidet med kommunene om vegplanlegging etter bygningsloven av 1965.

– En tilleggsforklaring til det faktum at kostnadene ved å bygge veg er vesentlig høyere i dag enn i 1990 kan også være at Statens vegvesen i større grad har akseptert kostnadskrevende vegløsninger for å unngå tidkrevende konflikter, forteller Jensen. Andre forklaringer på kostnadseksplosjonen er nye standardkrav knyttet til vegutforming, sikkerhet og miljø samt økt andel vegtiltak i tettbygde strøk med kostbare tunnelløsninger.

Mer info - og konflikter

Utviklingen i vegplanleggingen fra 1970-årene og fram til i dag kan karakteriseres med mer åpenhet og medvirkning, økt tverrfaglighet og større krav til kommunikasjon. I tillegg kommer sterkere arealkonflikter, større behov for samordnet transport- og arealbruk, større krav til formelle prosesser og økte dokumentasjonskrav. Alt dette har bidratt til en stor økning i tidsbruken og planleggingskostnadene.

Tilveksten av ulike fagfolk i vegplanleggingen siden 1960-tallet illustrerer også kompleksiteten og den tverrfaglige utviklingen. I tillegg til ingeniører og sivilingeniører har Statens vegvesen de siste tiårene rekruttert jordskiftekandidater, landskapsarkitekter, arkitekter, samfunnsplanleggere, økonomer, naturforvaltere, arkeologer, geologer, biologer, psykologer og sosiologer for å nevne noen grupper.

– Litt spissformulert kan en si at vegplanlegging de siste tiårene har utviklet seg fra vegingeniøren som enslig problemløser i retning av samfunnsplanleggeren med ansvar for kommunikative, effektive, kreative og åpne planprosesser med stor tverrfaglighet og sterk deltagelse fra brukere, berørte og interesserte, sier Roar Midtbø Jensen.

35-årsplan

I over 35 år har Statens vegvesen drive med planlegging av ny E39 mellom Os og Rådal i Bergen. Framleis manglar det 300 millionar kroner før prosjektet er finansiert.

Geir Brekke

– Planarbeidet tok til tidleg på 1970-talet, med den såkalla Søftelandparsellen i Os med mange ulike alternativ. Det var særleg omsynet til det freda Os-vassdraget som reiste debatt, seier Magnus Natås, som har vore med på vegplanlegging Os-Bergen i 25 år.

Gro på tur

Dåverande miljøvernminister Gro Harlem Brundtland var på synfaring i 1977. Resultatet kom i form av eit brev frå departementet i januar 1979, der ein svarte at ein ikkje ville motsetje seg nokon av dei seks alternativa som var fremja.

– Men konflikten var ikkje løyst, og det var særleg omsynet til Os-vassdraget som vog tungt lokalt. Vi sto utan nokon konklusjon, anna enn eit krav om vidare utgreiingsarbeid, seier Nåtås.

Etter kvart blei parsellen utvida til Ulvenskiftet-Rådal, med hovudalternativ nær dagens hovudveg og eit anna i vest ved Lysefjorden. Igjen dukka det opp konflikter, planprosessen heldt fram, og åra gjekk.

Hovudplan 1986

I 1986 la Statens vegvesen fram hovudplan for det som den gongen heitte rv. 14 Ulvenskiftet-Rådal. Her var framleis alternativet via Lysefjorden med, blant anna med tunnel under Fanafjellet.

Det største problemet var at planprosessen i kommunane Os og Bergen ikkje var samstemde. Dei valde kvar sine lineval, slik at den framtidige vegen ikkje ville møtast ved kommunegrensa.

Vegvesenet tok deretter utgangspunkt lenger sør i Os, og fjerna alternativa langs Vindalsvatnet. Men framleis var det sterke interesser som var imot at vegen passerte både urøyrd natur og busetting.

Dermed blei det orientering mot å leggje meir av vegen i tunnelar, som blei lengre og lengre utover i den vidare prosessen.

Lang tunnel

– Vi hadde ikkje nokon tradisjon for bygging av lange tunnelar i flatt lende på 1970- og 80-talet i Statens vegvesen. Vi tenkte ikkje da på den løysinga som i dag ligg på bordet – ein samanhengande 11 km lang tunnel på mesteparten av strekninga mellom Svegatjørn og Rådal, utan oppsamling av lokaltrafikken på strekket. Tunnelen vil òg gå under dalføret ved Hamre-vassdraget, og vil såleis bli ein undersjøisk tunnel på denne delen av strekninga, seier Natås.

Men det viktigaste var at Os og Bergen blei samde til slutt, for kring ti år sidan.

Neste steg er kvalitetsikring av trafikktal og kostnader, før bompengesøknaden kan handsamast av regjering og Storting. Med kostnadsauken ligg prisen no på 3,4 milliardar kroner. Sidan departementet ikkje vil auke sine løyvingar, manglar ein 300 millionar kroner på fullfinansiering av prosjektet.

Bompengesøknaden kan tidlegast bli godkjent i 2009, med mogleg byggjestart året etter. I beste fall.

Kø-problem: Dei siste ti åra har planprosessen

650 årsverk – 800 mill. kr årlig

Planlegging av nye veger krever store ressurser, både av folk og penger.

Kjell Wold

Statens vegvesen har i dag en kapasitet til planlegging av stamveger, øvrige riksveger og fylkesveger på om lag 650 årsverk i egen etat. I tillegg kjøpes det årlig konsulenttjenester innenfor planlegging og prosjektering i størrelsesorden 800 millioner kroner.

Et stort, nytt veganlegg krever i dag fem til ti års planleggingstid. Noen ganger lenger tid dersom det oppstår store konflikter eller usikkerhet om den politiske prioriteringen. For å bygge ut riksvegnettet til dagens vegnormalstandard over hele landet, kreves investeringer i størrelsesorden 500-600 milliarder kroner. Det betyr rundt 50 år med dagens investeringsbudsjetter.

Dersom de samme riksvegene bare skal oppgraderes til den vegstandarden de hadde ved nybygging, kreves det investeringer i størrelsesorden 15 milliarder kroner. Dette gir et grovt bilde på hvor store utfordringene i vegsektoren er, og at det må stilles store krav til en planleggingsfunksjon som evner å legge til rette for bruk av knappe ressurser på en mest mulig samfunnsnyttig måte.

Prosess før bygging av store prosjekter[1]	Minimum	Normalt	Maksimum
KVU/KS1 (for prosjekter > 500 mill kr)	0,5 år	1 år	1,5 år
Fylkesdelplan	0 år	0 år	5 år
Kommunedelplan	1,5 år	4 år	5 år
Reguleringsplan	1 år	1,5 år	4 år
KS2 (for prosjekter > 500 mill kr)	0,3 år	0,5 år	1 år
Konkurransegrunnlag og anbud	0,7 år	1 år	2 år
Grunnerverv	0 år	1 år	2 år
Total tidsbruk	4 år	9 år	ca 20 år[2]

KVU = konseptvalgutredning, KS1 = ekstern kvalitetssikring av konseptvalg,
KS2 = ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslag

[1] For mindre prosjekter utføres ikke KVU, KS1 og KS2, eventuelt heller ikke fylkesdelplan og kommunedelplan. Minimumstiden for mindre prosjekter kan dermed reduseres fra 4,5 til 2 år

[2] Noen ganger enda lengre tid pga endringer i politiske prioriteringer

enno ikkje i mål

Over høgda: E39 må nok slite seg over Vallaheiane i Bergen i mange år enno, konstaterer Magnus Natås i Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

Os-Bergen sirkla kring trafikkproblema i Rådal og behovet for E39-tunnel i fjellet til høgre for dagens firefeltsveg. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Vegplanlegging - kort historikk

Norge fikk den første bygningsloven i 1924. Den ble i 1965 erstattet av en ny bygningslov, som igjen ble erstattet av dagens plan- og bygningslov (PBL) som har virket siden 1986.

Kjell Wold

I tillegg var det egne vegplanforskrifter etter vegloven som kom i 1963. Vegplanforskriften og PBL virket side om side helt fram til 1989. Da ble det bestemt at PBL skulle være det eneste formelle grunnlaget for vegplanlegging etter en overgangsperiode på fem år.

1960-1980

Statens vegvesens moderne planhistorie startet noe forenklet sagt i 1961 da Arne Grotterød fikk ansvar for å utvikle planfunksjonen i Vegdirektoratet. Det førte til at det i 1962 ble opprettet et eget plankontor som ble til Planavdelingen i 1967, begge under Grotterøds ledelse. Samtidig med dette ble det utviklet egne planfunksjoner i fylkesvegkontorene.

I den nye vegloven av 1963 ble det i paragraf 12 tatt inn en hjemmel for å utarbeide forskrift om utarbeidelse og behandling av planer for riks- og fylkesveger.

1980-1989

Etter en hovedrevisjon i 1980 var vegplanforskriften det viktigste formelle grunnlaget for vegplanlegging fram til en lovendring med full virkning fra 1994. Med lovendringen overførte Stortinget vedtaksmyndigheten i vegplansaker fra administrative organ (vegsjef/Vegdirektorat) til folkevalgte organ: kommuner og fylkeskommuner.

På 1960- og 70-tallet bygde Statens vegvesen opp en sterk planfunksjon som fikk stor innflytelse på planmiljøet i Norge. Noen hevder at de reviderte vegplanforskriftene fra 1980 var en viktig modell for PBL som i 1986 erstattet bygningsloven. Etatens plankompetanse og innføringen av paragraf 9-4 i PBL, som sikret Statens vegvesen initiativrett og framdriftskontroll i vegplansaker, har vært viktige faktorer for at overgangen til PBL gikk smertefritt.

1990-2005

Dagens planlegging krever planleggere med kompetanse til å lede komplekse planprosesser med bred medvirkning fra berørte, brukere, interessegrupper og ulike fagmyndigheter. Derfor etablerte Statens vegvesen i 2004 Planleggerskolen som et viktig, internt opplæringstilbud for å utvikle gode og trygge planprosessledere.

Regelverket for vegplanlegging har vært i stadig utvikling siden endringen i PBL i 1989. Året etter kom en egen lov og forskrift om konsekvensutredninger for store vegprosjekter. Bestemmelsene har vært revidert tre ganger fram til i dag, mye styrt av EUs miljødirektiver. I 1997 ble det i PBL innført nye byggesaksregler som i prinsippet også gjelder veger. De har også vært revidert de seneste årene.

2005-2008

I 2005 ble det så innført et generelt krav om ekstern kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) for alle statlige investeringer over 500 millioner kroner. Ordningen ble innført for vegsektoren høsten 2006. Kravet om KS1 har medført en ny planfase kalt "konseptvalgutredning"(KVU) i forkant av planlegging etter PBL. KVU og KS1 har gitt mange nye utfordringer, blant annet behov for sterkere samhandling mellom regionvegkontorene, Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet. Og ikke minst utfordringer til nye prosesser for vegprosjekter som allerede har kommet langt i planleggingen etter PBL, og som lokale myndigheter forventer skal bli prioritert i NTP. Stortinget har nå vedtatt en ny PBL som trolig vil tre i kraft 1. juli 2009. Det gir nye utfordringer for Statens vegvesen med opplæring og kanskje nye arbeidsmåter.

KS1: I 2005 ble det innført et generelt krav om ekstern kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) for alle statlige investeringer over 500 millioner kroner, for vegsektoren høsten 2006. (Foto: Kjell Wold)

Gjøvik-rettssak

■■ Toten tingrett har satt av tre uker i januar 2009 til å behandle et krav fra Mesta AS etter byggingen av ny riksveg 4 sør for Gjøvik. Vegen ble åpnet i fjor sommer og ved sluttavregingen presenterte Mesta et tilleggskrav på 88 millioner kroner som Statens vegvesen ikke ville akseptere. Partene møtes fortsatt for om mulig å bli enige.

Norske brikker i London

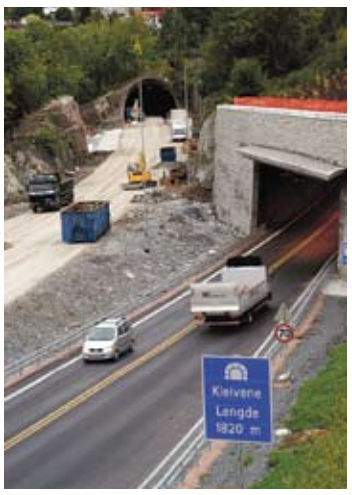
■■ Også i London er det mange som kjører rundt med norske brikker. Transport of London tester nå bruk av brikker for erstatning av deres rene OCR-baserte system. I den sammenheng har de etablert en "mini-ring" i sør-London hvor de har testet leserate for brikker. I forbindelse med dette, registrerte de 20.000 passeringer av norske brikker i løpet av et år.

Registreringsskilt

■■ Fra 1. oktober ble det tillatt å feste registreringsskilt på venstre side av snøscootere. Skiltet må plasseres mellom fotbrettet og setet. Det tidligere kravet om at skiltet skal stå tilnærmet vinkelrett, gjelder ikke lenger. Før var det også krav om at skiltet ikke skulle dekkes. Nå gjelder ikke kravet så lenge føreren kjører snøscooteren.

Kleiveneåpning

■■ Slik som framdriften på rehabiliteringsarbeidet på den gamle E18 Kleivenetunnelen i Drammen (bildet) nå går, blir det trolig fire felts vegåpning på E18 i løpet av februar 2009. Selve tunnelarbeidene er i rute. Det er først og fremst arbeidet med skjæringen og utvidelsen av E18 til full fire felts bredde i Kobbervikdalen som tar noe lengre tid enn ventet.
(Foto: Kjell Wold).



Gavepakke

■■ Statens vegvesen og Høgskolen i Narvik gir bort kurset "Drift og vedlikehold av veger og gater" til høgskoler med byggutdanning. Vegvesenet har utarbeidet kurset i samarbeid med bransjen. Kurset er et ledd i kompetanseoverføringen av vegkunnskap til kommende vegingeniører. Opplegget bryter med tradisjonell tenking der opplegg holdes tett til brystet.

E6-trasé i Sør-Fron

■■ I et forprosjekt til reguleringsplan for E6 gjennom Sør-Fron anbefaler Statens vegvesen å bygge en lang tunnel forbi Harpefoss og videreføring av E6 på vestsida av Lågen fram til Kvam. Dette betyr at dagens E6 i stor grad blir lokalveg. Arbeidet med reguleringsplanen fortsetter og planen blir trolig sendt på høring i april/mai 2009.

Ny firefelts bru med kollektivfelt

Statens vegvesen rår til at det blir bygt ny firefelts Sotrabru med to kollektivfelt mellom Arefjord på Sotra og Storavatn i Bergen.

Geir Brekke

Dette går fram av kommunedelplanen med konsekvensutgreiing for Sotrasambandet, som no er send til handsaming i kommunane. Sidan hovudinnhaldet i planprosessen blei lagt fram i juni, har Statens vegvesen arbeidd vidare med det endelege planframlegget. Her har ein mellom anna teke omsyn til dei mange innspela om vekt på ei framtidsretta transportløysing, med gode tilhøve for kollektivtransporten.

Tre prinsipp

Statens vegvesen har greidd ut tre ulike prinsipp i arbeidet. Det første er kollektivprioritering i dagens vegsamband, utan auka kapasitet. Det andre er nytt vegsamband i dagens korridor mellom Sotra og Bergen.

Det tredje prinsippet er eit nytt samband via sørlege delar av Sotra mot sørlege delar av Bergen.

Konklusjonen er at Vegvesenet rår til å velje prinsipp nrummer to, nytt samband i dagens korridor.

Her står ein fast på at bygging av ny firefeltsbru er det beste alternativet, men alternativet med ein undersjøisk tunnel er med i den vidare planprosessen.

Dyr bru-forsterking

I valet mellom ny bru og undersjøisk tunnel har Statens vegvesen òg gått inn på tilstanden på dagens Sotrabru, med tanke på ombygging og forsterking i framtida. Dette vil til dømes vere aktuelt ved bygging av undersjøisk tunnel til og frå Sotra, dersom det i framtida skal byggjast bybane mellom Bergen og Straume på Sotra.

Ny firefeltsbru: Nybrua t.h. med fire felt, to av dei kollektivfelt. Om nybrua kjem like nord eller noko lenger sør for dagens bru er førebels eit ope spørsmål frå Statens vegvesen. (Illustrasjon: David Hartl)

– Det viser seg at ombyggingskostnadene på dagens bru langt på veg vil tilsvare kostnaden med å byggje ei ny tofeltsbru. Ein oppnår heller ikkje fullgod løysing for gang- og sykkeltrafikken ved ombygging av dagens bru, opplyser Magnus Natås og Lilli Mjelde, som arbeider med prosjektet i Statens vegvesen. Dette er endå eit argument som talar imot val av undersjøisk tunnel, meiner dei.

Når etaten no går inn for at to av dei fire felta på den nye brua skal bli kollektivfelt, er dette det klart beste med tanke på å oppnå ein høgare kollektivdel på transport mellom Bergen og den veksande vestregionen på Sotra og Øygarden.

Klimagasser

Med bygging av ny firefelts bru kan dagens bru bli nytta som lokalsamband, medan tyngda av trafikk, inkludert eit effektivt kollektivtilbod, går på den nye firefeltsbrua. Samstundes er brualternativet det beste for syklistar.

Undersjøisk tunnel har lengre køyreveg og større høgdeskilnad. Den er derfor dårlegare med omsyn til reisetid og transportkostnader. Samstundes gir tunnelen meir utslepp av forureining og klimagasser.
Bruløysinga fangar opp klart mest av trafikken frå store bustad- og næringsområde nær brua.

Effekt av kollektivfelt evaluert

Evalueringen og målingene viser at de 5 kilometerne med nye kollektivfelt som ble etablert i Trondheim sommeren 2008 har resultert i bedre framkommelighet for busstrafikken.

Tove Eivindsen

Tiltaket, som er en del av etatsprosjektet "Miljøvennlig bytransport", er evaluert av Asplan Viak. I tillegg har etaten selv gjennomført målinger og observasjoner av en del effekter.

Evalueringen viser at en har klart å snu den negative trenden med stadig synkende hastighet på stambussrutene, og opplever nå en liten økning. Hastigheten innenfor den såkalte "kollektivbuen" er økt med i gjennomsnitt ca 20 prosent. Biltrafikken har totalt sett også fått noe bedre framkommelighet på hovedvegnettet i morgenrushet, men noe dårligere i middagsrushet.

Registreringene av trafikkmengder viser at det har skjedd ganske store endringer i bilistenes reisevaner. Biltrafikken i Elgeseter gate har gått ned med ca 20 prosent i de fire rushtimene morgen og middag. Større andeler av trafikantene kjører nå buss, mc eller moped og sykkel, og belegget i hver bil er økt med ca 7,5 prosent.

Måling av tilfredsheten viser at fire av ti av byens innbyggere er fornøyd, og fem av ti misfornøyd med de nye gjennomgående kollektivfeltene.

Bedre flyt: Evalueringen viser at tiltakene som er satt i verk for å bedre framkommeligheten for bussene i Trondheim virker. (Foto: Tove Eivindsen)

Nedskrives til B-bru

■■ Inspeksjonen viser at Rødhylla bru på E6 i Grong kommune har betydelige skader. Brua nedskrives til veggruppe B, noe som kun har konsekvenser for framkommeligheten for spesialtransporter. Det kommer fram etter at Statens vegvesen har gjennomført spesialinspeksjon av enkelte bruer og fergekaier på riks- og fylkesvegnettet.

Kvalitetskontrollen har innbefattet visuell befaring av bruer og fergekaier, prøvetaking av viktige elementer og en kontrollregning. Spesialinspeksjonen har som mål å avdekke skader på konstruksjonene og sørge for at nødvendig vedlikehold settes inn for å forlenge konstruksjonenes levetid. Det skal nå planeres anleggsveg inn under brua og støping av fundament for understøttelse.

Understøttelsen blir stående til det blir bygd ny bru. Det kan også være aktuelt med interimsbru ved siden av før det blir iverksatt riving av eksisterende bru.

Bygging av ny bru er på investeringsprogrammet med planmidler til prosjektet i 2009 og vil bli prioritert gjennomført i perioden 2010-2013.

Risa lågast i Sandnes

■■ Risa AS, Nærbø, har lågaste tilbod på utviding av 2,3 km av E39 mellom Sandved og Stangeland i Rogaland frå to til fire felt, med støyvollar og skjermar. Pristilbodet er på 126,3 millionar kroner. Deretter kjem T. Stangeland med 136,3 millionar kroner, Vassbakk & Stol med 167,1 millionar kroner og Veidekke med 170,5 millionar kroner.

Asplan Viak planlegger

■■ Asplan Viak har fått en kontrakt verd 5,7 mill. kr med Statens vegvesen og Jernbaneverket på å utarbeide reguleringsplaner på den 17 km lange fellesstrekningen for E6 og Dovrebanen fra Minnesund til Kleverud. og 3 km med jernbane fra Eidsvoll og nordover. Også konsulentselskapene Rambøll og Sweco la inn anbud på henholdsvis 6,9 og 5,4 mill. kr.

Autosys: Arbeidet med å fornye motorvogn- og førerkortregisteret fortsetter nå etter at det ble lagt på is i fjor høst for å få bedre kontroll. (Illustrasjonsfoto: Henriette Erken Busterud)

Ny leder: Jo Øyvind Andersen er ny prosjektleder for Autosys. (Foto Henriette Erken Busterud)

Autosys går videre

Jo Øyvind Andersen er nå på plass som prosjektleder for Autosys, ett år etter at det første prosjektet ble skrinlagt.

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesens IT-prosjekt "Autosys" skal modernisere motorvogn- og førerkortregisteret fra åttitallet. Det første prosjektet utviklet seg til å bli mer komplekst enn forutsatt, og Statens vegvesen ville ha bedre styring med framdriften i arbeidet og med kostnadene. Derfor stanset trafikkdirektør Ole Christian Torpp det såkalte "Au2sys".

Reorganisert

Prosjektet er nå reorganisert, og startet på nytt 1. oktober. Siden i fjor er det laget konseptvalgutredning for datasystemet som skal danne grunnlaget for det styringsdokumentet som nå skal utarbeides.

– Nå må vi sørge for å ha god kontroll på alt som gjøres. Men noe nytt blir det, vi må blant annet modernisere noe på typegodkjenning på grunn av nye EU-direktiver, og systemet for prikkbelastningen skal ryddes opp. Men når nytt Autosys er på plass, er det fullt mulig å modernisere og bygge ut systemet enda mer, understreker Andersen.

Ingen revolusjon

Autosys-prosjektet er nå underlagt kontroll og oppfølging fra Samferdselsdepartementet. Også styringsdokumentet skal kvalitetssikres eksternt, og det forventes godkjent neste sommer.

– Jobben min blir å lage en prosjektplan innen mars 2009 for hvordan Autosys-prosjektet skal gjennomføres. Den store diskusjonen framover blir hvor mye nytt vi skal ta inn i systemet i forhold til dagens Autosys. Vår strategi er nå å satse på lite ny funksjonalitet i den første versjonen som leveres. Derfor kan ikke brukerne forvente en revolusjon, det blir verken ny drakt eller innhold, sier Andersen.

Ingen overslag

Det er foreløpig ingen overslag over totale kostnader. Det vil først komme fram i styringsdokumentet som skal lages. Ved utgangen av 2008 vil det være brukt ca 200 millioner kroner siden det opprinnelige prosjektet startet i 2004. Mye av arbeidet som det tidligere prosjektet kom fram til vil komme til nytte i det nye Autosys-prosjektet.

Mye brukt

Autosys er et av landets største datasystemer med 150 millioner oppslag i året. Systemet inneholder alt fra informasjon om kjøretøy og førerkort til EU-kontroller, avgifter og prikkbelastninger. Systemet har 20.000 brukere (inkludert 1000 interne brukere), i hovedsak trafikkskoler, bompengeselskaper, forsikringsselskaper, bilforhandlere, Politi og Toll- og avgiftsdirektoratet. Det nye systemet skal bli enklere å bruke, det skal sikre lik behandling og begrense manuelle overføringer som åpner for feil.

Vinterstopp på Linesøybrua

Som kjent har det oppstått forsinkelser i byggingen av den nye fastlandsforbindelsen til Linesøy. Men av sikkerhetshensyn velger en også denne vinteren å stanse arbeidet.

Tove Eivindsen

Forsinkelsene startet da entreprenøren ble forsinket med sprengnings- og fyllingsarbeidet. Dette førte til at bruentreprenøren ikke fikk startet opp før på senhøsten i fjor. Arbeidet måtte så stanses de hardeste vintermånedene av sikkerhetshensyn. Etter en anleggspause på cirka fire måneder startet bruentreprenøren opp på nytt like over påske i år.

Vi går nå inn i en årstid hvor det kan forventes dårligere værforhold med mer storm og grov sjø. På bakgrunn av dette vurderer entreprenøren at stabiliteten på fundamentet i sin nåværende form ikke er god nok. Av sikkerhetsmessige grunner vil derfor senkekassen løftes opp og slepe den til oppankring i smulere farvann ved Stokksund. Entreprenøren vil også samtidig sørge for en mer inngående inspeksjon av bunnforhold og fundamentplate.

Selv om det var forventet setninger på fundamentene på forhånd, er det nå klart at setningene har blitt noe mer omfattende. Det trengs derfor en lengre observasjonsperiode enn opprinnelig forutsatt for å kunne fastslå når fundamentene har stabilisert seg. Det knytter seg også en viss usikkerhet til hvordan strøm- og bølgeforhold har påvirket senkekassen og dermed setningsutviklingen i anleggsfasen.

Realistisk sett må man regne med at prosjektet nå blir ytterligere ett år forsinket, og at mesteparten av 2009 går før anlegget kan sluttføres.

REPORTASJE

■ Reisen på riksvegferjesambandet Svelvik-Verket er en uvanlig hurtig opplevelse. Før en får sukk for seg, er turen over.

Hurt

Kjell Wold

For skal du oppleve noe på overfarten i Svelviksundet 2 mil ute i Drammensfjorden, må du være like kjapp i hodet som i beina. Idet vi setter bilen i gir, slår av motoren og drar i håndbrekket, er ferja allerede på veg over det 180 meter brede sundet som skiller Svelvik fra Verket, og Vestfold fra Buskerud.

Rekordrask overfart

Du rekker akkurat å slå av en hyggeprat med billettør og matros Odd Mathisen eller ta en rask tur opp på brua for å nyte fjordutsikten før du må styrte ned til bilen igjen. Turen tar bare tre og et halvt minutt og er drøye 400 meter lang. Vil du besøke salongen under dekk og kanskje avlegge et dobesøk, må du være effektiv og ikke slite med forstoppelse.

– Rekorden over sundet skal visstnok være to minutter og 38 sekunder, flirer matros Kjell Valvik. Han forklarer de noe ulike tidene overfarten tar med strømforholdene i det smale sundet.

Hurtigrute egentlig

I gamle dager, før 1972, gikk den gamle Svelvikferja de 180 meterne rett over sundet. I dag er ferja mye større og tyngre. Strømmen tvinger dagens bilferje på 33,5 meter og 260 tonn til å krysse diagonalt. Turen i dag er derfor blitt mer enn dobbelt så lang som for 35 år siden. Snaue fire minutters overfart gjør likevel at ferjesambandet på rv. 289 egentlig burde vært kalt Norges virkelige hurtigrute.

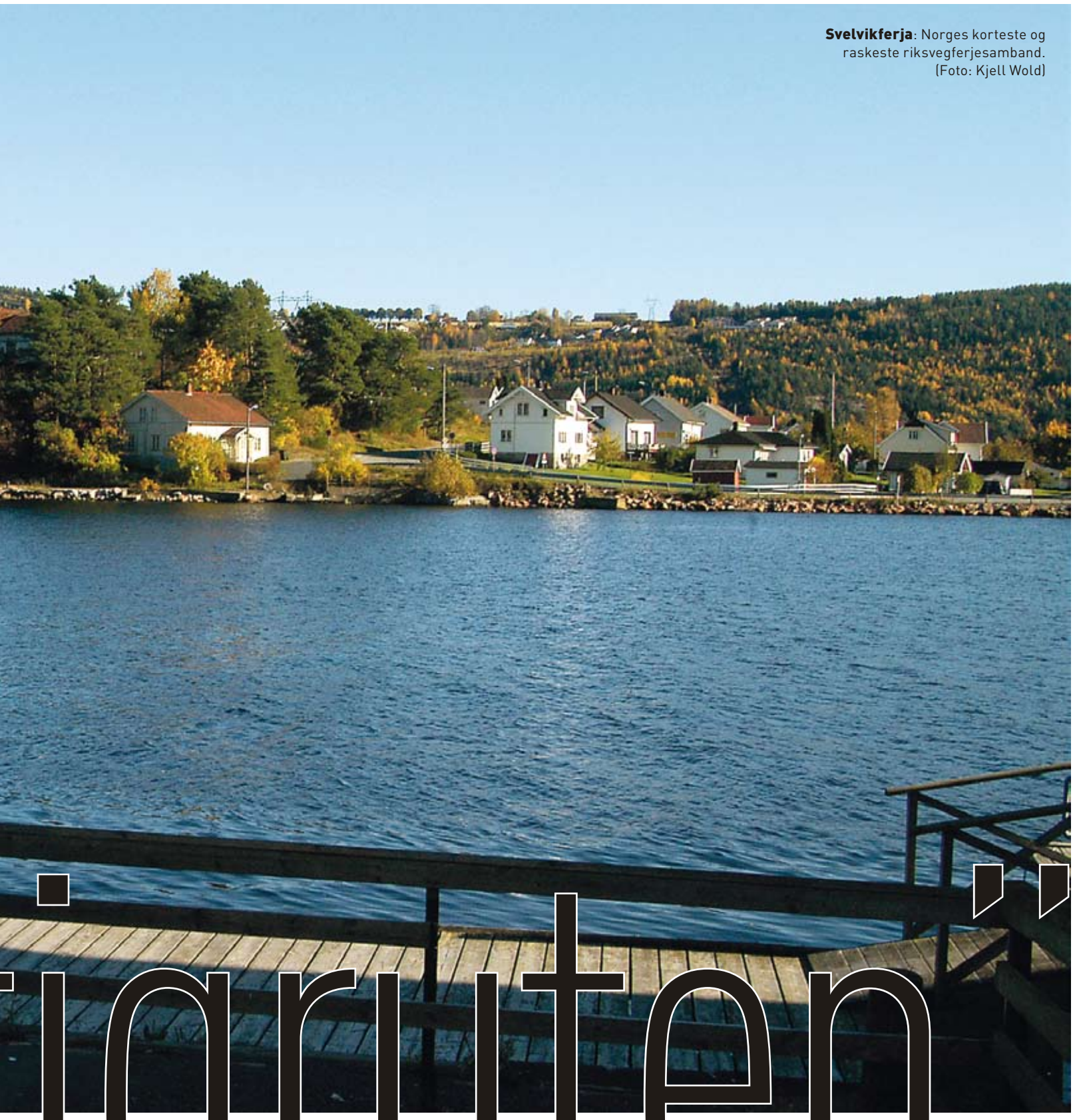
– Vi kjenner minst 90 prosent av passasjerene. Det er stort sett lokalbefolkning pluss noen turister som bruker ferja, forteller Mathisen.

Han er ferjas superveteran med godt over 35 års fartstid. For noen år siden rakk han også å bli TV-kjendis, da landets korteste riksvegferje ble presentert i TV-serien "Norske attraksjoner"

23.500 turer årlig

– Det er klart du må trives for å ha en slik jobb. Den har liksom blitt en del av familien min, denne ferja. Båten, mannskapet, kameratskapet og de mange hyggelige passasjerene. Vi har det rett og slett trivelig i lag, sier Mathisen og smiler og vinker til nye reisende som han kjenner de fleste av.

Odd og Kjell og de sju andre kollegene som bemanner Svelviksund, jobber skift sju dager i uka, året rundt. Ferja går også på nasjonaldagen, i påske, pinse og jul. Med halvtimesavganger fra hver side fra 06.00 til 22.45, gjør den lokale hurtigruta rundt 65 turer hver dag. Med noe færre avganger søndager og helligdager blir det utrolige 23.500 overfarter på ett år.



Svelvikferja: Norges korteste og raskeste riksvegferjesamband. (Foto: Kjell Wold)

...igruten

FDHS: Daglig leder i ferjeselskapet i mange år, Grethe Syvertsen. (Foto: Kjell Wold)

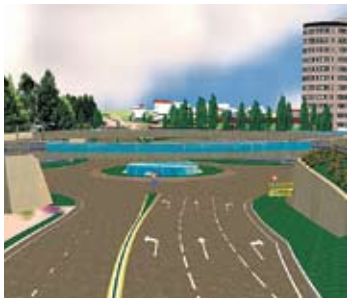
80 års ferje-historie:

AS Ferjeselskapet Drøbak-Hurum-Svelvik, driver landets korteste riksvegferjesamband, rv. 289 Svelvik-Verket, og ble stiftet i 1931.
Oppstart for å drive bilferje over Oslofjorden mellom Storsand i Hurum og Drøbak i Frogn.
Første ferje, "Leif 1", 70 fot lang, tok åtte biler. Billettpris 1931: Biler: 3,- kr, passasjerer: 0,50 kr. Båten trafikkerte sambandet fram til 1954.
Ble erstattet av "DS Louise II" som ble ombygd til å ta 10-14 biler og 365 passasjerer og fikk navnet "Drøbaksund". Den gikk i opplag i 1969 og ble erstattet av ny ferje kjøpt i Danmark, som fikk navnet "Drøbaksund II".
I 1971 ble det ført forhandlinger med Vegdirektoratet om overtagelse av ferjesambandet Svelvik-Verket. Overtagelse i 1972.
I 1978 kjøpte selskapet M/F Karven, bygd om til Drøbaksund I. Samme året ble M/F "Svelviksund" overlevert som nybygg.
Riksvegferjesambandet Storsand-Drøbak ble lagt ned i 2000, da rv. 23 Oslofjordforbindelsen åpnet 29.6.
Ferjeselskapet eies av kommunene Drøbak, Hurum og Svelvik og noen private aksjonærer, og trafikkerer i dag Svelvik-Verket, avfallstransport til NOAHs anlegg på Langøya fra Holmestrand og en del chartertrafikk på Oslofjorden fra Drøbak.
Ferjeselskapet drifter i dag følgende fartøyer: Bilferjene Drøbaksund III, Svelviksund og Hurumferja. Passasjereferjene Jacobine og Hørte samt passasjerbåten Duun jr.
Grethe Syvertsen, som ble ansatt i 1982, har vært selskapets daglige leder siden 1996.
Ferjetrafikken i Svelvik er enda litt eldre enn ferjeselskapet.
I 1928 startet første ordinære passasjerrute over strømmen.
I 1934 kom første jernferje uten motor med plass til to biler. Den ble trukket av en annen båt.
I 1951 startet den første ordinære bilferjen i rutetrafikk over til Verket. Det ble den første Svelvikferja som gikk rett over strømmen fra det opprinnelige ferjeleiet i sentrum til sundstedet på andre siden.

Ferjeveteran: Odd Mathisen har jobbet 37 år på Svelsvikferja.

Turister: Du må være kjapp for å oppleve utsikten...

MILJØ



Klart for sykkelveg-lokk

■■ – Tilboda på ombygging av E39 Tjensvoll-krysset ligg innanfor det kostnadsspenn vi hadde forventa, seier prosjektleiar Leif Lindefjeld i Statens vegvesen Sør-Rogaland. Kruse Smith har lågaste tilbod på 96,6 millionar kroner. Mesta har prisa oppdraget til 99,3 millionar kroner, medan Veidekke vil byggje for 110,1 millionar kroner.

Leier byggeledelse

■■ Vegprosjektet E6 Trondheim-Stjørdal har skrevet kontrakt med Prosjekt- og teknologiledelse AS om byggeledelse for håndtering av delparsell Dagsone vest i Trondheim. Kontraktsummen er på 10,2 mill kr og omfatter to byggeledere i en 5-års periode.

– Vi er godt fornøyde med at vi nå har fått på plass en profesjonell byggeledelse og at vi dermed unngår forsinkelser i prosjektet, sier prosjektleder Harald Inge Johnsen i E6 Trondheim-Stjørdal. – Vi har tatt et forbehold om at vi kan komme til å ansette egenrekruttert byggeledelse for å håndtere dette etter hvert.

PTL vil bruke Sintef som underleverandør av tjenester for den ene byggelederstillingen.

Ny gangbru over Lågen

■■ ECO Bygg får kontrakten på bygging av en 100 meter lang gang- og sykkelvegbru over Lågen ved Sellikdalen om lag 2 kilometer sør for Kongsberg sentrum. Brua blir særpreget med overbygning av tre og betongpilarer, og skal stå ferdig neste sommer. Kostnadene for brua deles mellom Statens vegvesen, kommunen og næringslivet i byen.

Pionér: Oddbjørn Eikeland er en av de få privatkundene ved fyllestasjon inne på Fredrikstads avfallsanlegg. (Foto: Håkon Aurlien)

Kjører biogassbil

Oddbjørn Eikeland ved Svinesund kontrollstasjon har kjørt biogassbil i halvannet år.

Håkon Aurlien

– Det fungerer utmerket, men jeg ser fram til at det blir bygget flere fylleanlegg i Norge, sier han. I dag må han til Fredrikstad eller Uddevalla.

Oddbjørn Eikeland er sannsynligvis den første vegvesenansatte som kjører med biogass på sin privatbil. Finnmarkingen startet sin karrière i Vegvesenet, men bosatte seg i Strømstad for 14 år siden. Han skiftet fra den svenske Bilprovingen til Statens vegvesen like etter nyttår i fjor.

Da kjøpte han også biogassbil for å kjøre de vel 2 milene til jobben ved Svinesund.

– Jeg vil gjerne leve mer miljøvennlig, og det gjør litt godt å bruke et drivstoff som ikke tilfører ekstra klimagass til atmosfæren, sier han. Bilen er en ordinær serieprodusert Volvo i naturgassutgave, med en trykktank fra Raufoss i bagasjerommet. Den starter på bensin og går automatisk over til gass etter start.

– Det eneste negative er at gasstanken stjeler plass i bagasjerommet. Men i andre biler er det løst på en annen måte, sier Oddbjørn Eikeland.

Hallandsås-forsinkelse

Jernbanetunnelen gjennom Hallandsåsen som blant annet skal bedre jernbanekapasiteteten mellom Norge og mellomeuropa blir ytterligere tre år forsinket. Byggingen av den 8,5 km lange tunnelen startet i 1996. Nå tar det svenske Banverket sikte på åpning i 2015, og regner med at prosjektet da vil ha kostet 10,5 mrd svenske kroner.

– Stort potensial

Pengestøtte fra Vegdirektoratet fikk i gang en fabrikk for produksjon av nesten klimanøytral biogass. Før jul åpner landets første ordinære fyllestasjon ved Fredrikstadbrua.

Håkon Aurlien

I år blir diesel erstattet av biogass på 550.000 kilometer busstransport rundt Fredrikstad. I tillegg går to renovasjonsbiler og elleve vanlige biler på biogass. Etter åpningen av den nye fyllestasjonen er det fritt fram for folk flest. Det man trenger er en bil som også kan fylle naturgass, også betegnet CNG eller på tysk "erdgass".

Ukjent

– Biogass er det ukjente drivstoffet i Norge, men har et veldig stort potensial, og er høyaktuelt for transportsektoren, sier assisterende direktør Knut Lileng ved Fredrikstads avløpsrenseanlegg (Frevar). Han har vært en engasjert pådriver for biogassprosjektet siden det kom i gang i 1999. Nå gleder han seg til å åpne for ordinært salg.

– Tilgjengelighet og bruk henger sammen. Vi har mulighet til å øke produksjonen og erstatte mye kjøring som i dag skjer med fossilt drivstoff, sier Lileng.

Ren metan

Gassen er nesten ren metan, som er sluttprodukt etter rensingen av kloakkvann fra befolkningen i Fredrikstad og Hvaler. I Fredrikstad måtte man, som ved andre renseanlegg, samle opp gassen og brenne den i flammetårn. Brenningen skyldes at metangass (CH_4), et naturlig resultat av forråtnelsesprosesser, er en mer enn 20 ganger så sterk klimagass som karbondioksyd (CO_2). Frevar-ledelsen så på flammen og kom på tanken om å utnytte energien til noe. Statens vegvesen ga prosjektstøtte og Frevar bygde sammen med Borg Buss AS en fabrikk der gassen i stedet blir anriket, renset, tørket, komprimert og lagret på gassflasker. Dermed er den klar til bruk som drivstoff.

En million

Produksjonen i år har en verdi på litt over 1 million kroner. For brukerne er drivstoffprisen per kilometer omtrent det halve i forhold til bensin, men bilene er noe dyrere fordi de har både gasstank og bensintank. De seks bybussene som nå går i Nedre Glommaområdet kostet hver ca en halv million kroner mer enn ordinære busser. I følge adm.dir. Bjørn Sandhaug går regnestykket opp i opp over tid på grunn av reduserte drivstoffutgifter.

– Men det gir en del merarbeid og ta to busstyper, og et visst miljøengasjement ligger i bunn, sier Sandhaug. Knut Lileng stiller seg undrende til at biogasskjøring ikke gir fritak for kjøretøyavgifter, som for elbiler og hydrogenbiler.

– I og med at dette er snakk om et faktisk nullutslipp-drivstoff, bør biogassbiler få en stimulans de også, sier Knut Lileng.

Miljøengasjert: Knut Lileng har bygget landets første biogassfabrikk i Fredrikstad. Her får teknisk personell fra Vegvesenet i Østfold en presentasjon. (Foto: Håkon Aurlien)

FAKTA

De aller fleste kjøretøy i Norge går på bensin eller diesel fra fossil olje, fra dyre- og planterester lagret under terrenget eller havbunnen for millioner av år siden. Det betegnes som klimafiendtlig fordi forbrenningen øker mengden CO_2 i atmosfæren og skaper temperaturøkning. Også naturgass og propan er fossile drivstoffer og CO_2-utslippet står i forhold til mengden utløst energi. Fossile drivstoff kan erstattes av drivstoff uten netto tilførsel av CO_2 til atmosfæren. Rapsplanten binder eksempelvis like mye CO_2 i veksten som den avgir når den kort tid etter brennes som biodiesel i en traktor eller bil.
Diesel kan også erstattes av biodiesel fra fiskeolje. Bensin kan erstattes av etanol som lages fra mais, korn, sukkerplanter eller cellulose, eller av biogass som er "råtnegass" fra nedbryting av organiske stoffer.

Holdningsskapende arbeid: Miljøkoordinator Trude Schistad i Statens vegvesen Region øst mener etaten bør drive holdningsskapende trafikantarbeid innen miljøområdet, akkurat som på trafikksikkerhetsområdet. (Foto: Håkon Aurlien)

Miljøadferd i fokus

I et innspill til framtidige satsingsområder for Statens vegvesen, foreslår miljøkoordinator Trude Schistad i Statens vegvesen Region øst at etaten går i gang med å påvirke trafikantene til miljøriktig adferd.

Håkon Aurlien

– Jeg kan ikke se noen prinsipiell forskjell mellom vårt ansvar for å påvirke trafikantene til miljøvennlig og trafikksikker adferd på vegnettet, sier Trude Schistad.

Statens vegvesen har i mange år hatt stort fokus på å drive trafikksikkerhetsinnsats parallelt på tre fronter; bedring av vegsystemet, bedring av kjøretøyene og bedring av trafikantenes adferd på vegene.

Men på miljøsiden har etaten kun engasjert seg på to områder, vegsystemet og kjøretøyene.

Oversett helhet

– Miljøvennlig trafikantadferd har ikke vært noe viktig tema i Vegvesenet. Dette kan skyldes at vi oppfatter miljøkampanjer som andres ansvar, kanskje at vi er usikker på effekten. Det kan også hende at dette rett og slett er et tilfeldig resultat av hvordan vi har valgt å organisere miljøarbeidet, sier hun.

– Vegvesenet har i dag stor ekspertise på miljømessig tilrettelegging og bruk av vegnettet, og har mye av landets ledende kunnskap om kjøretøyer og miljø. Denne kunnskapen er i dag delt på ulike grupper, og kanskje ikke så samordnet som innenfor trafikksikkerhetsområdet, påpeker hun.

Har kunnskap

– Men der har vi til gjengjeld engasjert oss i opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid, og bør kunne bruke kompetansen derfra på tilsvarende aktiviteter for klimavennlig adferd, sier Schistad.

– Vi jobber mye med å legge til rette for klimavennlig transport blant annet gjennom å skape god framkommelighet for kollektivtrafikken, bygge gang- og sykkelveger, ved å innføre restriksjoner på biltrafikken og så videre. Tilsvarende som for trafikksikkerhet, vil nytten av tiltakene være avhengig av trafikantenes valg av adferd. Informasjon og opplæring vil underbygge og forsterke effekten av de fysiske tiltakene vi gjør, sier hun.

Tiltak nytter

Schistad har merket seg utsagn om at det er vanskelig å påvirke miljøadferd, men er ikke enig i at det er tilfelle.

– Det er enighet om at adferdstiltak kan være vanskelige å måle på en måte som gir klare resultater for effekten av de enkelte tiltak. Men det er også enighet om at adferstiltak nytter. Hvorfor har vi ellers skoler, reklamebyråer eller trafikksikkerhetskampanjer?

– Skal vi jobbe med miljøadferd, må arbeidet naturlig nok skje strukturert og målrettet, og vi må benytte fagfolkene våre, sier Trude Schistad.

Energikrevende takskilt

Miljøkoordinator Karl Sigurd Fredriksen i Statens vegvesen Region sør ønsker å fjerne fastmonterte lysbøyler på Vegvesenets tjenestebiler som øker drivstofforbruket med 5-10 prosent.

Håkon Aurlien

Etter innkjøpet av tolv hybridbiler til Statens vegvesen sist måned har Fredriksen fått oppleve hvordan takmonterte lysskilt øker luftmotstanden på strømlinjeformede biler. De nye bilene bruker rundt 10 prosent mer bensin enn det de skulle.

– Når lavt energiforbruk var et hovedpoeng med anskaffelsen, gir det feil signaleffekt å kjøre med takbjelker som øker drivstofforbruket, sier han.

HMS-krav

For 15 år siden besluttet Vegvesenet å unngå bruk av takbjelker på grunn av økt luftmotstand, men nå monteres de som standard på Vegvesenets tjenestebiler.

– Vi mener lysbjelker skal være fast montert på bilene. En liten økning i drivstofforbruk er en liten pris å betale mot de konsekvensene en ulykke ville kunne påføre oss. Sikkerhetsaspektet er for oss det viktigste. Vi er selvsagt ikke imot å forbedre miljøet, men det må ikke gå på bekostning av HMS, sier etatshovedverneombud Vidar Lindflaten.

Demonterbare

Fredriksen mener sikkerheten bør løses gjennom en roterende magnetlampe som settes på taket ved behov og tas av etterpå. Krav om ekstra varsellys gjelder nemlig fire bestemte arbeidsoppgaver; trafikktellinger, registreringsarbeid, vegmerking og asfaltarbeider.

– Det aller meste av kjøringen i Statens vegvesen er kun egentransport. Da bør det ikke kjøres med takbøyle, verken på hybridbilene eller på andre biler, sier Karl Sigurd Fredriksen.

Vil fjerne takskilt: Miljøkoordinator Karl Sigurd Fredriksen i Statens vegvesen Region sør vil fjerne takskilt som gir økt bensinforbruk blant annet på Vegvesenets nye miljøbiler. (Foto: Håkon Aurlien)

LANDET RUNDT

Jubel for ny gang- og sykkelveg

STOREKVINA ■ Torsdag 2. oktober var en merkedag i Storekvina i Kvinesdal kommune i Vest-Agder. Da åpnet ordfører Odd Omland (bildet) 520 meter ny gang- og sykkelveg sammen med distriktssjef Johan Mjaaland og Åge Ragnar Hellerslien i Statens vegvesen. I tillegg har entreprenør Liland Maskin AS bygd 100 m fortau, 200 m kommunal veg, ny rundkjøring og ledningsarbeider. Byggeleder var Martin Folkestad i Statens vegvesen. (Foto: Tormod Engedal)

Prosjektleder i SVV Harald Inge Johnsen: Informasjonsmøtet om kommende entrepriser på E6 Trondheim-Stjørdal trakk til seg både utenlandske entreprenører, riksentreprenører, konsulenter og lokale entreprenører. (Foto: Knut Opeide)

Stor interesse for E6-kontrakter

TRONDHEIM ■ Utenlandske firmaer, de store riksentreprenørene, flere lokale entreprenører og de store konsulentfirmaene møtte opp for å få høre om kommende entrepriser på E6 Trondheim-Stjørdal, da det ble arrangert informasjonsmøte 9. oktober. Det ble informert om alle planlagte anskaffelser, men med særlig vekt på anskaffelsen for bygging av løsmassetunnel under bebyggelsen på Møllenberg der den nye anskaffelsesformen "konkurrransepreget dialog" skal benyttes.

Studentbesøk

BERGEN ■ For andre gang er siste års vegfagstundenter ved Høyskolen i Bergen på temadag hos Statens vegvesen i Fyllingsdalen. Her blir det gjennomgang av metodearbeid med linjekonstruksjon, Novapint og vegmodeller, der studentene får prøvd seg på kursrommet. F.v. Ine Vøbø, Kristian Grimnes, Tanja Seppanen og Khoi Minh Tran.
(Foto: Geir Brekke)

En glad sykkelvinner

ALTA ■ Odd Hammari på distriktskontoret i Alta vant hele sykkelkampanjen 2008 i Vest-Finnmark distrikt. Gevinsten, en flott sykkel, var kjærkommen fordi den gamle sykkelen hadde kollapset dagen før trekningen.
(Foto: Kurt Stormo)

Ny omgang treplanting

EIDSVOLL ■ Elevene ved Ås barneskole har for annen gang bistått ved planting av bjørketrær langs rv. 181. I 1932 var det lærerinne frk. Knutsen ved Ås skole som tok med seg elevene og plantet bjørketrær langs vegen. 76 år senere var det modent for generasjonsskifte, og distriktssjef Nils-Erik Bogsrud i Statens vegvesen og assisterende rektor Torill Skovseth tok med barn ut for å plante 177 nye trær. Også gartnere fra Statens vegvesen og Mesta var med på jobben, og barna ble etterpå premiert med boller, saft og refleks. – Plantingen ble veldig hyggelig, sier Bogsrud, som tror de unges engasjement kan bidra til at lokalmiljøet får et eierforhold til de nye trærne. På bildet assisterer Oddny Nordås, fagansvarlig i Statens vegvesen, de unge treplanterne. (Foto: Helge Bakken)

Siste salva: Bernhard Riksfjord og Karen Haukebø får gode instrukser av anleggsleder i Skanska Norge AS, Sigvard Bolli, før de fyrte av den siste salva. (Foto: Reidun Øverland)

Karen sang før det smalt

MOLDE ■ 103 år gamle Karen Haukebø sang "..så sprenger vi berget i lufta med krutt", til stor applaus fra frammøtte, før hun sammen med ordfører i Aukra kommune, Bernhard Riksfjord, fyrte av den siste salva på den 850 meter lange Haukabøtunnelen.

– Dette har jeg venta på i snart 70 år sa Karen Haukebø, som fikk oppfylt et av sine største ønsker, nemlig å bidra til at tunnelene ved Haukabøen snart står ferdig. Og at hun dermed får roligere dager på tunet sitt – som den trafikkerte riksveg 662 går tvers igjennom.

– Det er ingen prestasjon å bli gammel, men det har vært en prestasjon å overleve på mitt eget gårdstun, fortsatte hun.

Flyttetid

GALGO ■ Reinflyttinga pågår for fullt for tida. Bildet er tatt på E6 ved riksgrensa mot Finland. (Foto: Lisa Sundstrøm)

Venter på svar

ØYSLEBØ ■ Familien Benedicte f.v., Sebastian og Anders Jørgensen (bildet) i Øyslebø i Marnardal venter fortsatt på svar fra Statens vegvesen og hjemkommunen i Vest-Agder; om og eventuelt når de kan vente å få fartshumper på rv. 455 gjennom Øyslebø sentrum. To stygge dødsulykker i sommer satte fokus på råkjøringen på vegen og familien Jørgensen er en av flere familier som ønsker trafikksikkerhetstiltak langs vegen. (Foto: Kjell Wold)

Anleggsledelse på skinner

OSLO ■ Statens vegvesen har fått dreisen på omlegging av jernbanespor. Forrige helg ble en milepel passert for Bjørvikaprosjektet da Vegvesenet la tilbake Østfoldbanen i gammelt spor etter å ha lånt grunnen til tunnelbyggingsarbeidene. Omleggingen gikk "på skinner". I tre dager var togdriften stengt mens mer enn 100 mann fra Vegvesenets entreprenører var i sving. Vegvesenets byggeledere og kontrollingeniører, fra venstre Arnfinn Olsen, Oddmund Jessen, Pål Therkelsen, Ola Hennum og Åge Brudeseth, fulgte arbeidet fra time til time. Mandag morgen var alt klart igjen, og Jernbaneverket ga igjen klarsignal for togtrafikk.
(Foto: Kjell Solem)

I mål for i år

HAUKELI ■ Statens vegvesen har no avslutta det aller meste av tunneloppgraderinga på E134 Røldal- og Haukelitunnelen. Trafikken har vore omdirigert i kolonnar på gamlevegen. På biletet er ei av dei siste kolonnane klar til avgang utanom Haukelitunnelen. – Vi har ikkje fått klagar frå trafikantane, seier Arvid Thorvik i Statens vegvesen.
(Foto: Jan Rogne)

REPORTASJE

Ny distriktssjef

■■ Onsdag 15. oktober hadde han sin første arbeidsdag på Hønefoss. Da var den nye distriktssjefen for Øvre Buskerud, Erik Furuseth (bildet) på plass på Hensmoen. Der ble han ønsket velkommen av tilsatte, regionvegsjef Andreas Setsaa og avtroppende distriktssjef Knut Erik Skogen. Furuseth er en ekte vegvesenveteran med mer enn 30 års fartstid i etaten og gleder seg til nye oppgaver. (Foto: Bente Espeseth)

Ny Mestasjef

■■ Harald Rafdal overtar som konsernsjef i Mesta fra 1. november. Han kommer nå fra stillingen som adm. direktør i Nordic Maritime Services AS og har lang ledererfaring fra industri og bank. I perioden 1989 til 2004 har han hatt ulike lederstillinger i Aker Kværner-konsernet, og var konserndirektør i Aker Kværner Yards AS fram til 2004.

Ny statssekretær

■■ Geir Pollestad er utnevnt til statssekretær for samferdselsminister Liv Signe Navarsete. Utnevnelsen gjelder med virkning fra 8. oktober 2008. Pollestad er 30 år og kommer fra Bryne i Rogaland. Han har tidligere vært statssekretær og politisk rådgiver i Olje- og energidepartementet og politisk rådgiver i Kommunal- og regionaldepartementet.

Oppdølstranda

■■ Knappe to måneder etter at et steinras traff to biler på rv. 70 Oppdølstranda, var samferdselsminister Liv Signe Navarsete på befaring langs den rasutsatte strekninga.

Hun ønsket både å se området med egne øyne, og få en orientering fra Statens vegvesen og Sunndal kommune om raset og de utfordringer den bratte fjellsida gir. Sist men ikke minst ville hun snakke med lokalbefolkningen som daglig føler utryggheten med å ferdes langs Oppdølstranda på kroppen.

Selv om hun verken kunne love penger eller si noe om når prosjektet kan starte opp, ga hun tydelige signaler til politikere, rasforkjempere og Statens vegvesen.

– Det jeg har sett og hørt i dag er i hvert fall ikke med på å svekke dette prosjektet. Det at vi i forslaget til statsbudsjett for 2009 bevilger 1 million kroner til planlegging, er også et signal om at vi ser hvor viktig prosjektet er, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

Brusande fosseplan

Den er heilt einestående, den opplevinga du får når du vandrar på stien bak Steinsdalsfossen.

Geir Brekke

Fossen brummar over hovudet, og legg eit frådande slør over utsikten nedover dalen og vidare mot Hardangerfjorden, med Folgefonna på sørsida av fjorden.

Slitasje og rasfare

Turstien bak fossefallet gir ei oppleving som du ikkje finn maken til andre plassar i landet. Iallfall ikkje så lett tilgjengeleg som her, tett ved riksvegen, eit par kilometer nord for tettstaden Norheimsund ved Hardangerfjorden.

Men stien er sliten, og terrenget er prega av ustabile lausmassar. Framfor alt er parkeringsplassen nede ved riksvegen alt for liten i turistsesongen. Ei registrering frå 2007 viser at det kan vere fleire enn 60 personbilar og 12 bussar på plassen samstundes. Då blir det temmeleg kaotiske tilhøve ved rv. 7.

Turistvegprosjektet i Statens vegvesen har i samråd med Kvam herad, grunneigarane og dei næringsdrivande på plassen no lagt fram ei skisse for ei betring av tilhøva kring Steinsdalsfossen.

Planen omfattar større parkeringsplass med nytt servicebygg og rasteplass. Stien bak fossen skal sikrast med stål og betongdekke på den mest utsette delen kring sjølve fossefallet.

God plan

Statens vegvesen sette i gang ein prosess under reiselivsprosjektet på 90-talet. Ein mindre parkeringsplass med toalett blei bygd. Samstundes sette Kvam herad i gang arbeid med reguleringsplan for området.

Denne planen blir framleis rekna som eit godt utgangspunkt for vidare tilrettelegging av oppleving og næringsdrift kring Steinsdalsfossen.

Ein eigedom sør for dagens parkeringsplass er kjøpt av heradet. Huset skal rivast og gi plass til betre parkering for bussar, bubilar og personbilar.

Også eit par andre bygningar ved fossen er regulert vekk for å betre landskapskvaliteten.

Ikkje finansiert

Turistvegprosjektet har førebels vurdert kostnaden med tiltaka til kring 20 millionar kroner.

Av dette har turistvegkontoret sett av 8 millionar kroner. Kvam herad har tidlegare gjort vedtak om ei løyving på 3,3 millionar kroner, og brukt to av desse på kjøp av huset som skal rivast for å auke parkeringskapasiteten.

Restfinansieringa er ikkje avklart, men både heradet og Statens vegvesen sitt distriktskontor for Voss og Hardanger er interessert i ei betre løysing på dei trafikkale tilhøva på plassen, som ligg tett inntil rv. 7.

Fossebrus: Det er laga ei skisse for betre oppleving for turistane som vil gå stien bak Steinsdalsfossen. F.v. arkitektane Jeanette Alvestad og Einar Jarmund og delprosjektleiar Bjørn Andresen frå turistvegprosjektet til Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

Med salt på timeplanen

Seks NTNU-studenter med drift og vedlikehold som fag var i høst med på et saltspredeforsøk i regi av etatsprosjektet SaltSMART.

Inger Lise Sagmo

Hensikten med forsøket, som ble gjort på Lånkebanen i Nord-Trøndelag, var å undersøke varigheten av ulike salttiltak.

– Vi trenger å vite mer om hvorvidt spredemetode betyr noe for hvor lenge saltet blir liggende på vegen, forteller Anders Svanekil, som selv gikk ut fra NTNU i fjor og nå jobber med SaltSMART-prosjektet.

– I tillegg til at vi trenger ressurser til gjennomføring av forsøk, er det viktig for oss å tilby praktiske, relevante øvinger innenfor drift- og vedlikeholdsfaget i rekrutteringssammenheng. Vi håper å bidra til at flere av dem som var med på forsøket blir så interesserte i temaet at de vil velge vinterdrift som emne når de skal skrive sin masteroppgave neste semester, sier Svanekil.

I baneforsøket ble det lagt to teststrekninger som ble saltet med henholdsvis saltløsning og befuktet salt. Etter at strekningene ble utsatt for like mengder trafikk, ble det målt hvor mye salt som forsvant ut på siden av vegen og hvor mye bilene dro med seg videre ut fra de saltede områdene, samt hvor mye salt som lå igjen i kjørebanen.

Resultatene fra forsøket er foreløpig ikke klare.

SaltSMART er et fireårig forsknings- og utviklingsprosjekt som skal skaffe Statens vegvesen ny kunnskap og utvikle nye metoder som gjør at vegsalting ikke gir uakseptable skader på miljøet.

Salting: Paul Valheim Skarsvåg (t.v.) og Audun Vognild måler saltmengde på vegen. T.h. Harald Norem, Statens vegvesen, som underviser i drift og vedlikehold ved NTNU. (Foto: Anders Svanekil)

Tung-løft: Dag Rykkje med pokalane for to verdsmeisterskap i tungbilkøyring. (Foto: Geir Brekke)

Trippelverdsmeistar

Statens vegvesen har fått ein tredobbel verdsmeister i presisjonskøyring og økonomikøyring med vogntog.

Geir Brekke

Vegen og vi møter Dag Rykkje frå Øystese i Hardanger under ein rutinemessig tungbilkontroll i lag med kollega Frode Prestegard på etaten sin kontrollplass ved E134 Haukelivegen på Seljestad i Hordaland.

Utdeling på jobb

Men denne dagen er ikkje som andre dagar på jobben for Rykkje. Han er nyleg heimkomen frå verdsmeisterskapen i presisjonskøyring for tungbilar i Torino i Italia.

Det blei endringar i køyreplanen i siste liten, slik at premieutdelinga skjedde etter at nordmennene var reist heim att.

Derfor stiller Jan Jacobsen frå Yrkestrafikkforbundet på Seljestad denne føremiddagen. I bilen sin har han med seg to svære pokalar som skal delast ut til Dag Rykkje.

Den eine for sigeren i presisjonskøyring. Den andre for sigeren i økonomikøyring.

I tillegg var Rykkje med på det norske vinnarlaget i vogntogklassen, i lag med Helge Dybendahl frå Hønefoss.

Rykkje vann vogntogklassen individuelt framfor ein italienar og ein tyskar.

Kvalifisert kontroll

– Eg dreiv som vogntogsjåfør i 21 år før eg tok til i Statens vegvesen for ni år sidan, seier Dag Rykkje. I dag driv sonen eit selskap, og faren får prøva seg som vogntogsjåfør ein gong i blant.

– Men Dag har langt ifrå det treningsgrunnlaget som dei han tevlar imot i VM, seier sjefen hans i Statens vegvesen, Sigfred Sivertsen.

Rykkje driv stort sett med køyretøykontroll til dagleg i Voss og Hardanger distrikt. I dag er det tungbilane på veg til og frå Haukelifjell som skal innom kontrollposten. Dei får ei kvalifisert vurdering av doninga, dekk og lys, køyretid og kviletid av Rykkje og kollega Prestegard.

Har vore med 14 gongar

– Du har vore med i VM tidlegare?

– Dette er 14. verdsmeisterskapen eg har vore med på, seier veteranen, som hadde to fjerdeplassar som beste resultat før han slo til med tre gull i Torino for halvanna veke sidan. Laget blir teke ut via norsk meisterskap, der Dag Rykkje har mange toppplasseringar opp gjennom åra.

Då han vann økonomiklassen i Torino brukte han 12,7 liter drivstoff på 31 kilometer. Turen omfatta rushtrafikk på motorveg og bykøyring.

Ein annan harding, Roar Steinstø, vann presisjonskøyring for semitrailer. Norge fekk såleis fire verdsmeistarskap i Italia denne helga.

VM blir skipa til annakvart år. Neste gong er det i Nederland det skjer, og Dag Rykkje er alt kvalifisert til å delta her. Om fire år kan det bli Sør-Afrika som får meisterskapen, seier Jan Jacobsen i Yrkestrafikkforbundet til Vegen og vi.

Humor og ironi for å fremme bruk av sykkel

Sykkelprisen 2008 er tildelt journalist Linda Eide. Prisen ble, tradisjonen tro, delt ut under den nasjonale sykkelkonferansen, som i år gikk av stabelen på Kongsberg 20. til 21. oktober.

Bente Espeseth

Sykkelprisen er innstiftet av Syklistenes Landsforening, og kan tildeles en eller flere personer, en organisasjon eller bedrift, et medium eller en offentlig etat som på en særlig måte har fremmet bruk av sykkel i Norge. Prisen, et grafisk trykk av kunstneren Thorstein Rittun, ble i år delt ut av politisk rådgiver i samferdselsdepartementet, Anne Tingelstad Wøien.

Skråblikk på sykkelbruk

Juryen sier i sin begrunnelse at Eide både er en flott ambassadør for syklistene i Norge, og har bidratt til å få sykkelen inn som en norsk tradisjon. Eide bruker humor og ironi for å sette fokus på manglende tilrettelegging for syklister og miljø- og helsegevinsten ved å bruke sykkel som transportmiddel.

Årets prisvinner står blant annet bak fjernsynsdokumentaren "DBS, Døden bak styret", hvor hun beskriver sykling i Bergen som en ekstremsport med jevnlige nær døden-opplevelser. Også i foredraget "VM i stille sitjing" brukes ironi og humor for å formidle viktigheten av sykkelbruk. Eide sier blant annet "Lar du syklistene først få lillefingeren, så tar de fort hele byen og hele landet, og da kan vi se langt etter gull i VM i stille sitje".

Sykkelpris: Linda Eide har vunnet årets sykkelpris for sin innsats for å fremme bruk av sykkel. (Foto: Bente Espeseth)

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger og tilhørende ferjetilbud. Vi har også ansvar for tilsyn med trafikanter og kjøretøy. Trafikksikkerhet og miljø er viktige satsningsområder i vårt arbeid. Organisasjonen består av Vegdirektoratet og fem regioner.

Ledige stillinger

REGION ØST

Strategi- og utbyggingssjef,
Lillehammer
Stillingsnr. 1-137-08
Søknadsfrist 24.10.

Planlegger,
Gjøvik
Stillingsnr. 1-035-08
Søknadsfrist 1. 11.

Byggeleder,
Gjøvik
Stillingsnr. 1-036-08
Søknadsfrist 1. 11.

Prosjektleder/fagmedarbeider,
Oslo og Hamar
Stillingsnr. 1-142-08
Søknadsfrist 3. 11.

Landskapsarkitekt/arkitekt,
Lillehammer og Oslo
Stillingsnr. 1-143-08
Søknadsfrist 3. 11.

Vegplanlegger,
Oslo
Stillingsnr. 1-144-08
Søknadsfrist 3. 11.

Kundebehandler,
Hafslund
Stillingsnr. 1-139-08
Søknadsfrist 6. 11.

REGION SØR

Geoteknikker,
Arendal og Skien
Stillingsnr. 2-046-08
Søknadsfrist 1. 11.

Seksjonsleder trafikkseksjonen,
Arendal
Stillingsnr. 2-047-08
Søknadsfrist 1. 11.

Byggeleder Øvre Telemark,
Notodden
Stillingsnr. 2-049-08
Søknadsfrist 1. 11.

Seksjonsleder Byggherre,
Arendal
Stillingsnr. 2-049-08
Søknadsfrist 1. 11.

REGION VEST

Byggherreassistentar for vegoppmerking,
Leikanger, Førde, Voss, Bergen, Stavanger eller Haugesund
Stillingsnr. 3-046-08
Søknadsfrist 1. 11.

Har du lyst til å jobbe i eit leiarteam?
Leikanger
Stillingsnr. 3-047-08
Søknadsfrist 1. 11.

REGION NORD

Kontrollingeniør vegpakke Salten,
Bodø
Søknadsfrist 24. 10.

Byggeleder,
Alta evt. Hammerfest
Søknadsfrist 24. 10.

VEGDIREKTORATET

Rådgiver,
Oslo
Søknadsfrist 27. 10.

Jurist ved Trafikantseksjonen,
1 års vikariat
Oslo
Søknadsfrist 27. 10.

vegvesen.no

For ytterligere informasjon se vegvesen.no/jobb

Oppføre oss: NITO-leder Siw Tyldum mener det er viktig at ansatte i Statens vegvesen går foran som gode eksempler og oppfører seg skikkelig i trafikken. (Arkivfoto: Henriette E. Busterud)

På linje med ledelsen

– NITO er på linje med ledelsen i synet på at ansatte i Statens vegvesen har et særskilt ansvar for å opptre forbilledlig i trafikken.

Helge Rong

Det sier NITO-leder Siw Tyldum i en kommentar i kjølvannet av artikkelen i forrige Vegen og vi om tankeløs kjøring.

– NITO har et syn på denne problemstillinga som dels er sammenfallende med ledelsen, dels er noe avvikende. Når det gjelder "tankelaus kjøring" så mener NITO at det er flere sider av det, og at sakene derfor må håndteres individuelt fra sak til sak, noe som også skjer når det er snakk om tjenestemessige reaksjoner, understreker Tyldum.

Derimot ser NITO i større grad enn ledelsen at det åpenbart kan skje ubevisste og ufrivillige brudd på regelverk som følge av feilhandlinger fra førernes side.

– Slike saker må håndteres på en helt annen måte enn de som skjer med overlegg og vitende og vilje, mener Tyldum.

Forpliktelse

– Som ansatt i Statens vegvesen har man valgt å jobbe i Norges fremste trafikksikkerhetsetat, og det forplikter. Er man i tillegg i tjeneste og i etatens kjøretøyer, forplikter det selvsagt enda mer, påpeker Tyldum.

Etaten har hovedansvaret for sikkerheten på norske veger, også trafikantenes atferd som fagområde.

– Det sier seg derfor selv at vi ikke kan kreve at andre skal følge regelverket, for så å bryte det selv. En slik atferd vil være svært ødeleggende for etatens rennomé og muligheten til å bli respektert i vårt arbeid. Slik NITO ser det, er det riktig med reaksjoner når bevisste brudd på lover og regler skjer, og da spesielt i tjeneste og med etatens kjøretøyer, sier Tyldum.

Oppfrisking

Der NITO har de friskeste diskusjonene med ledelsen er der ansatte ubevisst og/eller på fritiden har brutt regler og forskrifter.

– Som Finn Harald Amundsen var inne på i sitt innlegg på etatens ledermøte 14. oktober så gjør vi alle feilhandlinger i trafikken av og til. Slik er det selvsagt også for ansatte i Statens vegvesen. Etaten har mange tilsatte, og med unntak av de som har trafikk som fagområde, vil kjøreferdighetene være omtrent som gjennomsnittet for norske sjåfører, tror Tyldum.

NITO har derfor oppfordret ledelsen til å gjennomføre "føreropplæring/oppfriskningskurs" for sine ansatte som skal profilere etaten ute i trafikken.

– Etaten sitter jo på egne lærekrefter i denne sammenhengen og burde benytte seg av det, er tipset fra Siw Tyldum.

Vil du delta i debatten, send innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

SI DIN MENING

Kan politikere - veiøkonomer bli kremmere?

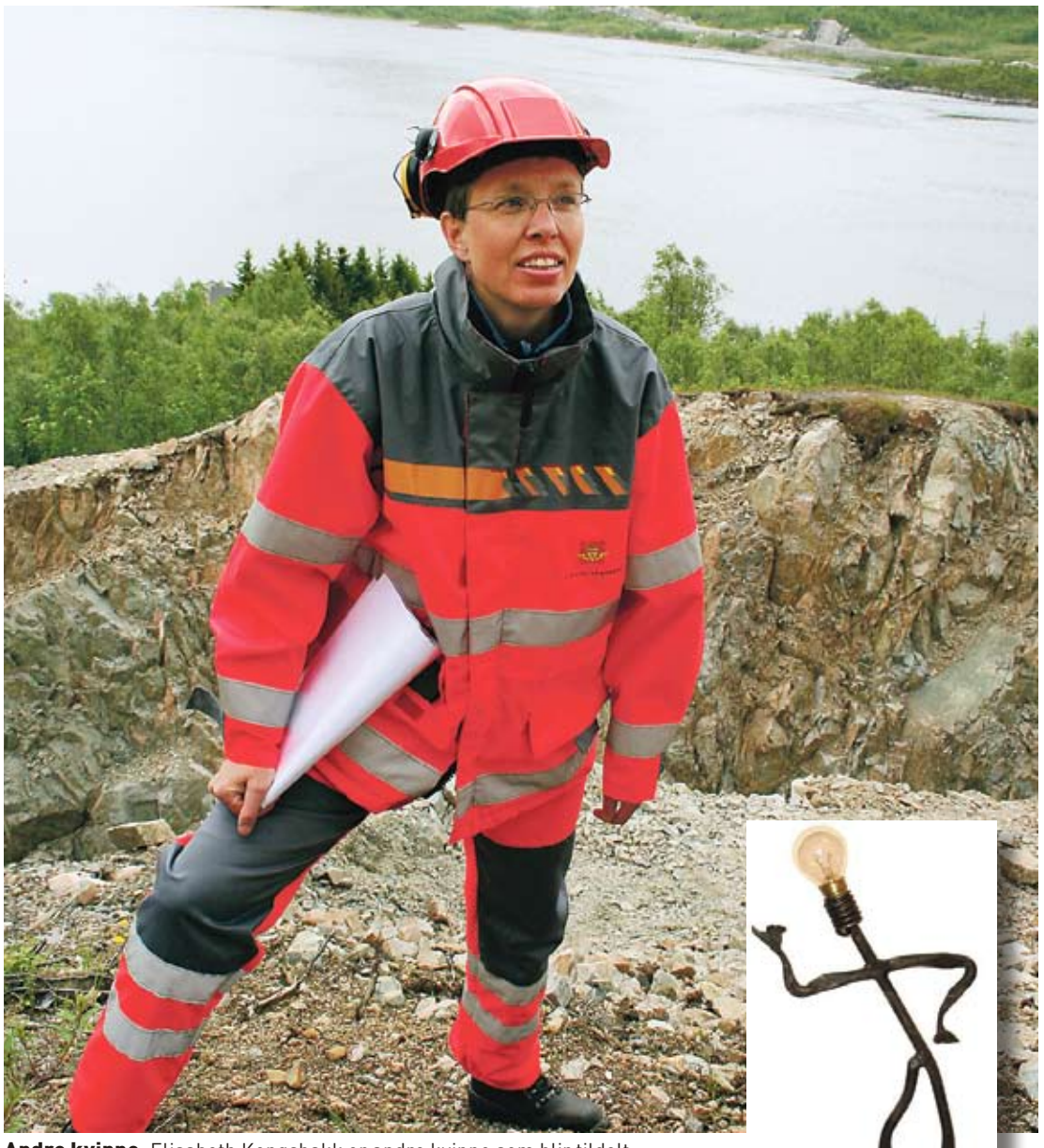
Klart vi kan bli kremmere om vi vil, men da må vi legge om vårt tenkesett. Hvorfor betrakter vi veibygging som en utgift og ikke som en lønnsom investering? I Teknisk ukeblad nr. 16/2005 skriver Steinar Mo, daglig leder i Track Road AS følgende: " I Norge kunne et 4 felts motorvegnett på 2000 km nådd ca 90% av landets befolkning og spart enorme kostnader i tidstap, forurensinger og en halvering av reisetiden mellom våre største byer". Han anslo besparelse av transportkostnadene til 72 milliarder kroner i året. Jeg tror hans tall er korrekte.

I 2005 så jeg på de fire viktigste vegene i Vestfold, det vil si: E18 fra Kopstad til Telemark grense, ny veg fra Borgheim på Nøtterøy under Vestfjorden og fram til E18 ved Ramsund i Stokke, ny riksveg 19 fra E6 ved Mosseporten under Oslofjorden til E18 Undrumsdal, ombygging og ny vei Olsrød - Kjelle (Tønsberg) til E18 i Sem, så vil vi finne følgende. En investering på 10,4 milliarder kroner for firefelts veger med skiltet hastighet 120 km/time (europeisk standard) vil gi en samfundsmessig besparelse på 4,84 milliarder kroner per år. I løpet av 30 år vil vi ha spart vel 145 – 10,4 = 134,6 milliarder kroner. Ny kjøretid på de respektive vegstrekningene vil bli: 50 minutter, 4 minutter, 10 minutter og 5 minutter. Tidsbruket i dag kan ofte bli over en time lengere. Selvfølgelig vil det i tidsrommet gå med et par milliarder til ett skikkelig vedlikehold. Hvordan kommer vi fram til dette? Jo, på nåværende tofelts veier er det mellom 10.000 og 30.000 kjøretøyer per døgn med store køer og lang ventetid for å komme fram. Nytte og tjenestekjøring (med betalte sjåfører) har en kostnadsramme på minst kr 500,- per time i 2005 (per i dag er kostnadene høyere). Ganger vi opp timebetalingen med kjøretid i dag og på ny veg med ny kjøretid, så blir gevinsten 4,84 milliarder kroner per år. Kjøretøyer som ikke er en del av tjeneste/nyttetrafikken er ikke regnet med. I tillegg til dette, så vil ulykkestallene gå ned med ca 90% slik det har gjort på ny firefelts E18 i nordre Vestfold. Da nærmer vi oss nullvisjonens sikkerhetskrav og Tønsberg by vil få redusert gjennomkjøringen fra 35.000 til 8000 kjøretøyer per døgn. Hvorfor ikke bruke oljefondet til slike investeringer istedet for å tape store summer på børsen i USA (Tapet ser i dag ut til å tilsvare minst bygging av ny firefelts motorvei mellom Lindesnes og Nordkapp). Besparelsen ved bygging av bedre veier vil bli fordelt på stat, kommune, deg og meg i form av billigere varer og tjenester.

Bompenger bør ikke nyttes idet innkrevningen krever store beløp som med fordel kunne vært investert i veiene. Den tidligere svenske kommunikasjonsminister Rosengreen sa på et møte jeg var på i Göteborg: "Bompenger er en parasitt på vegnettet som Sverige ikke har råd til å anvende". Sverige skulle jo bare låne vel 240 milliarder svenske kroner på få år til oppgradering av det svenske vegnettet og dette var en investeringen som svenskene sa ville gi større avkastning i Sverige per kr. en oljefondet i Norge. Har vi råd til å fortsette slikt vi gjør i dag?

Med hilsen
Audun Nordbotten

Økonom og pensjonert bruansvarlig (overingeniør) fra Statens vegvesen Vestfold.



Andre kvinne: Elisabeth Kongsbakk er andre kvinne som blir tildelt Petter Smart-prisen. (Foto: Irene R. Skaue)

Smarte Elisabeth

Landskapsarkitekt Elisabeth Kongsbakk er tildelt Petter Smart-prisen for 2008.

Helge Rong

Hun får prisen etter å ha utviklet et verktøy som gjør det praktisk mulig å følge opp alle krav til landskap og ytre miljø i byggefasen. Tidligere er forslaget belønnet med 35.000 kroner av Region nord, hvor Kongsbakk er ansatt, og med samme beløp fra det sentrale idéforum i Statens vegvesen.

– Forslaget ble dermed også det høyest premierte forslaget i 2008, forteller leder av Sentralt Idéforum, Taale Stensbye.

Verktøyet er en oversiktlig Rigg- og marksikringsplan som brukes av alle på anlegget, fra prosjektleder til maskinfører.

Planen viser blant annet avgrensning av anleggsområdet, særlig sårbar vegetasjon og landskapselement, arealer for deponi og riggplasser. Rigg og marksikringsplanen er også testet ut i forbindelse med byggingen av Lofast, med meget godt resultat.

Forslaget er nå er i ferd med å bli innarbeidet i en av Statens vegvesens Håndbøker.

Petter Smart statuetten har siden starten i 1984 blitt delt ut 17 ganger, fordelt på 16 menn og bare én kvinne, før Kongsbakk nå fikk utmerkelsen. At det for andre gang i historien ble en kvinnelig prisvinner er tidstypisk. Kvinnene står bak en stadig større andel av forslagene i forslagsvirksomheten.

(Illustrasjonsfoto: Inge Fosslie)

På feil side av veien...

Hvor ofte ser vi ikke i avisene at en personbil er havnet på feil side av veien? Dette får dramatiske konsekvenser både for de veifarende, pårørende og samfunnet. Yrkessjåførene er her spesielt utsatt og har høy risiko for å måtte oppleve dette fordi de har 100.000-200.000 km bak rattet årlig. Sjansen for å oppleve dette øker jo med utkjørt distanse.

Vi er opptatt av dette i det Schenker AS ikke selv eier lastebiler eller har sjåfører ansatt. Vårt selskap er et av Norges fremste samlaster av gods på inn- og utland, og har et stort antall transportører som daglig utfører oppdrag for oss. Vi sysselsetter ca. 1300 lastebiler hver eneste dag og kan derfor med tyngde ha synspunkter på infrastrukturen på vei og bane. Negative konsekvenser rammer Schenker og dermed våre kunder som utgjør en stor del av norsk næringsliv.

Regjeringens forslag til statsbudsjettet 2009 vil bidra til å tette igjen deler av etterslepet med enda mer bompenger etter mange år med for små midler til samferdselsformål. Det er viktig at regjeringen benytter anledningen til å modernisere hele samferdselens infrastruktur.

Vi trenger gode og trygge veger og over hele landet som kan ta unna aktuelle trafikkmengder. Jernbanen må også moderniseres. Vi har ikke råd å vente lenger. –Vi er derfor glad for signalene i budsjettet om at regjeringen ønsker å vri pengebruken slik at landet om noen år kan fremstå med en moderne og effektiv infrastruktur. Da er det viktig at en går inn med friske penger og ikke bare sender regningen til trafikantene og næringslivet.

Tidligere i år opplevde en av våre utenlandske transportører, som arbeider fast for Schenker, dette utenfor Drammen. En tidlig morgen vestover på E134 la sjåføren i personbilen sin egen bil på kollisjonskurs med vår lastebil. Personbilisten ble drept momentant, mens vår sjåfør kom fra det uten fysiske skader, men fikk sjokk. Det er selvfølgelig ikke Vegvesenets ansvar at dette skjer, men det er et tankekors at den manglende utbyggingen av veier med delte kjørebaner, midtrekkverk osv. gir jo også anledning til å havne på feil side av veien.

Politiet kom til stedet og tok rutinemessig førerkortet og kalte ham inn til avhør neste morgen. Våre folk hentet sjåføren på sykehuset i Drammen og ordnet med hotell for natten og deltok under avhør hos politiet neste dag. Årsaken til ulykken var så åpenbar at sjåføren da fikk tilbake sine papirer og kunne reise hjem til Nederland. Vi har heldigvis gode rutiner og beredskapsplaner for slike tilfeller, men når en bil havner på feil side av veien og treffer en lastebil – er utfallet gitt. Det er bare spørsmål om personbilen tar andre med seg i graven. I dette tilfellet har det gått bra, sjåføren er på jobb igjen og har fått god hjelp til å takle hendelsen.

Likevel er det et tankekors at vi som samfunn har for lite fokus på dette. Vi kan gjøre noe med veienes beskaffenhet, men det viktigste er kanskje å styrke den psykiske helse generelt i samfunnet.
Min utfordring er derfor til veimyndighetene om å ta et større grep for å sikre veiene.

Michael Holmstrøm
Adm. dir.
Schenker AS

REPORTASJE

PUMAsamling: PUMAene var veldig fornøyd med å få besøk av vegdirektøren. Her er PUMA-styret, fra venstre: Sigrid Hellerdal (Region sør), Torkild Åkerset (Region vest), Merete Rørvik Godø (Region midt), Helena Neegaard (Region øst), vegdirektør Terje Moe Gustavsen, Anders Aamodt (Vegdirektoratet), Kristian Aunaas (Vegdirektoratet) og Maria Haga (Region nord)
(Foto: Sigrid Furuholt Ingebrigtsen)

Diskuterte omdømme

Over 90 PUMAer bykset om bord på MS Sandnes i slutten av september. Årets samling gikk av stabelen på gyngende grunn utenfor Stavanger, og temaet var omdømme.

Henriette Erken Busterud

Omdømme og omdømmebygging ble belyst både gjennom presentasjoner, diskusjoner, gruppearbeid og paneldebatt.

"Hver enkelt må være gode ambassadører for Statens vegvesen, Statens vegvesen må bli bedre både på intern og ekstern kommunikasjon, og vi må få fram hvor allsidig Statens vegvesen er". Det er noen av meldingene fra PUMA (Statens vegvesens nettverk for unge ansatte) etter samlingen.

Føler seg prioritert

Den vellykkede samlinga gikk av stabelen på veteranskipet MS Sandnes. Værgudene sørget for strålende sol, og underveis ble det både bryggedans og fjordrafting innimellom de faglige sjøslagene.

– Høydepunktet var at Vegdirektøren kom og satte sjøbein. Han holdt et engasjerende og friskt foredrag. Det var utrolig bra at han kom, det viser at vi blir prioritert og at ledelsen satser på oss. Også Regionvegsjef Olav Ellevset tok seg tid til å delta på samlinga, sier Kristian Aunaas og Anders Aamodt som er PUMA-kontakter i Vegdirektoratet.

Bruk PUMA

– Vi mener PUMA har mye å bidra med og bør være et høringsorgan i viktige saker. Vi bør også brukes mer når vi skal rekruttere fra utdanningsinstitusjoner. På samlinga kom det også fram at flere synes det er mye fokus på rekruttering av ingeniører fra NTNU, men det finnes mange utdanninger som også er viktige for å bidra til samfunnsutvikling. Statens vegvesen er veldig mye mer enn en byggherre, sier de to koordinatorene. Det er for øvrig nå bestemt at det skal være et årlig møte med PUMA-styret og administrasjonsavdelingen for å utveksle erfaringer og sette opp årsplaner.

Utfordringer

– Slike samlinger er viktige for å styrke nettverket og for å diskutere problemstillinger. Men PUMA må bli mer synlige utenom samlingen, og vi har en utfordring når det gjelder å informere mer om hva vi gjør, sier Aunaas og Aamodt. – PUMA-arbeidet kommer i tilegg til den vanlige arbeidsdagen, og da sier det seg selv at tid ikke er det vi har mest av. Dilemmaet er da å vurdere om vi skal bruke ressursene på å gjøre færre oppdrag og informere godt, eller gjøre mange oppdrag i det skjulte. Vi vil for øvrig oppfordre PUMAer til å være mer aktive i nettverket, og gjerne stille til valg som regions- eller distriktskontakter, avslutter Kristian Aunaas og Anders Aamodt.

PUMA

PUMA står for at om etaten er Passe Ung i alderssammensetning, så er den også Mer Attraktiv. PUMA er et nettverk for etatens ansatte som er under 40 år. PUMA skal bidra til ønsket alderssammensetning, brukes som høringsorgan for saker som har med utvikling av etaten å gjøre, og være representert i grupper som blant annet planlegger kulturarrangementer.

Fjordrafting: PUMAer på fjordrafting. Bak Trude Gjerstad Strand og Sigrid Furuholt Ingebrigtsen. Foran: Katrin Elstad og Marte Sørø. (Fotograf: Hege Lysholm)

OBS – døra slår ut!

Med sine 3,2 meter på det minste er rv. 48 gjennom Ytre Tysse blant dei smalaste riksvegane i landet.

Geir Brekke

Nattestider snik stadig fleire vogntog seg gjennom det trange gateløpet inst i Samnangerfjorden i Hordaland. Det viser seg at dei som køyrer med GPS vestover mot Bergen på E134 blir viste denne vegen når dei kjem til Hardanger. Etter å ha prøvd å passere Ytre Tysse ein gong, vel dei helst ei anna rute på neste tur.

Uansett kan det bli meir tungtrafikk gjennom Ytre Tysse frå påsketider neste år, når den nye Moshovdatunnelen eit par mil lengre sør på same strekninga blir teken i bruk. Den utfordringa vil kommunen møte med å etablere ei miljøgate-opprusting av den 270 meter lange delen av rv. 48 gjennom Ytre Tysse. Men bygningsmassen blir ståande som no, så for biltrafikken blir det framleis å sikte mellom hushjørnene.

Planane for ny tunnel bak Tysse er godkjende, og eit lokalt spleiselag på 100 millionar kroner er på plass. Men Tysse-parsellen kjem på kring 250 millionar kroner, og då set ein sin lit til fullfinansiering med statsmidlar. Det blir ei sak for handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan for 2009-2019. Med lovnad om statsløyving frå til dømes 2014, kan ein kome i gang med forskotteringsmidlane frå 2012.

Trange tider: Rv. 48 gjennom Ytre Tysse i Hordaland er med sine 3,2 meter blant dei aller smalaste riksvegane i landet. (Foto: Geir Brekke)

Samme veg – huffameg

Utbedringen av fylkesveg 109 mellom Drangedal og Lunde i Telemark er et ganske typisk stykke moderne norsk veghistorie på landet.

Kjell Wold

Kikker du nøyere på disse to bildene, som begge er tatt samme vakre sommerdag i juni 2008, skulle en ikke tro det er samme vegen. Men det er det faktisk.

Ny og gammel: Fv. 109 i Drangedal i Telemark, og noen hundre meter lenger nord i Drangedal. (Foto: Kjell Wold)

Rød løper - spikermatte

Bildet av den nye vegen med flott asfalt og kantstripe er fylkesveg 109 på strekningen Nås-Valan bru i Drangedal kommune. Det andre bildet viser akkurat den samme vegen noen få hundre meter lenger nord i de dype telemarkskogene. Her er vegen en mosaikk og lappeteppe av asfaltflekker slik den humpete og svingete fylkesvegen har ligget der i mange tiår. Og enda noen kilometer lenger nord retning Lunde er det ennå bare grusveg.

Når jeg kommer kjørende sørfra merker jeg den brå overgangen med et byks. Mens bilen flyter jevnt og rolig på den nye vegstrekningen, hopper jeg til når den røde løperen blir erstattet av noe som nesten kjennes ut som en spikermatte. Farten senkes automatisk til 20-30 km/t når bilturen fortsetter på den forhistoriske vegen. Når jeg en drøy mil lenger nord møter rv. 359 mot Lunde sentrum, kan jeg igjen puste lettere.

Fylkeslån

Av det første bildet kan en likevel forstå at vegen nå er under langsom og stykkevis utbedring. Byggingen av 4 kilometer ny fylkesveg mellom Valan og Nås foregikk i perioden 2002-2006 til en pris på 15 millioner kroner. I år utbedres 1 kilometer av kanskje den aller verste strekningen på hele fylkesvegen, Gongekleiva. For 7,5 millioner kroner utbedres nå den største flaskehalsen på fylkesvegen.

Skarpe svinger og stigninger på 10 prosent erstattes nå av en bedre og mer tidsriktig vegstrekning med ny trasé og bedre stigningsforhold. Ivrige fylkespolitikere og ekstra lån på 100 millioner kroner til vegutbedringer har gjort denne og flere andre vegutbedringstiltak i Telemark mulig de siste årene.

Livsnerve

Livsnerven mellom Lunde og Drangedal har aldri nådd opp på de ordinære vegbudsjettene. Når Gongekleiva står ferdig, gjenstår parsellen Gonge-Sætre på drøye 7,5 kilometer.

Når den forhåpentligvis står ferdig en gang etter 2010, vil denne viktige telemarksvegen midt i skogen mellom Lunde og Drangedal danne en viktig nord-sør akse mellom Midt-Telemark og de sørligere delene av fylket. Da kan den drøye 3 mil lange strekningen igjen bli en veg vi kan være bekjent av.

Glad Statens vegvesen ikke splittes

NITO (Norges Ingeniør- og Teknologorganisasjon) i Statens vegvesen er glad for formuleringene i statsbudsjettforslaget om at etaten ikke skal splittes opp ved forvaltningsreformen i 2010.

Kjell Wold

– Vi er glade for at politikerne ser ut til å ha lyttet til de uttalelser Statens vegvesen og fagforeningene har kommet med. Det ville vært kritisk for infrastrukturen og samfunnet om en splitting av Vegvesenets mange små, men høyt kompetente, fagmiljøer hadde blitt gjennomført, sier NITO-leder i Statens vegvesen, Siw Tyldum.

Hun merker seg imidlertid at fylkeskommunene får fullt prioriterings- og finansieringsansvar for fylkesvegene, bestående av tidligere fylkesveger og øvrige riksveger, og således står fritt i om de vil benytte seg av Statens vegvesen sine kompetansemiljøer ved investering, drift og vedlikehold av disse vegene.

– Skulle de velge å bygge opp egne kompetansemiljøer, eller kjøpe disse tjenestene fra konsulenter, vil det kunne få store konsekvenser for oss i Statens vegvesen, sier Tyldum.

Slik det nå ser ut, er det ingen ting som tyder på at fylkeskommunene vil bli pålagt å benytte kompetansen hos Statens vegvesen og at de derfor i prinsippet står helt fritt.

– Ut fra dette blir det umåtelig viktig at vi klarer å framstå som det beste alternativet til samarbeidspart når fylkene overtar øvrige riksveger, sier Siw Tyldum.

Samstemte: Lars Fuglesang, FLT, Siw Tyldum, NITO, Morten Ask, TEKNA og Gunnar Magnussen i Parat er alle glade for signalene i Forvaltningsreformen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

LØSGRUS

HVEM HVA HVOR?

Opplysninger kan sendes til fotograf Ole A.Flatmark. ole-arvid.flatmark@vegvesen.no telefon 61 28 52 67, eller postadresse: Norsk vegmuseum, Hunderfossen 757, 2625 Fåberg.

NORSK VEGMUSEUM

Bildet i nr. 14 ser ut til å være Mjøndalen bro som går over Drammenselva, er det flere som har meldt inn til Norsk vegmuseum. Bildet i nummer 15 er trolig fra byggingen av Gulsvik hengebru i Hallingdal, tror tidligere vegmester Oskar Gjestemoen på Gol.

LØST OG FAST

Stedet

Det sjøsamiske tettstedet i Kvalsund kommune har fått navn etter elva. Ifølge gamle nedtegnelser på biblioteket i Kvalsund kommune er elva sterkt fossende, og både koker og bruser. På samisk heter stedet Goavke johka, noe som ifølge Sametinget oversettes med liten åpning. (Foto: Håkon Aurlien)

Vegvesenfarger

Når man har en riksveg som nabo og har Statens vegvesens utstyr nærmest i hagen, kan man jo like godt gjøre det beste ut av det. – Dette passerte vi langs E134 ved Særensgrend i Vinje (i Telemark) nå i september. Legg merke til hvor godt fargene som er valgt matcher våre vegvesenfarger. Nesten så man skulle tro at seksjonene Grønt og formgiving og Drift har vært på ferde, påpeker Ingvild Kjos som har tatt bildet.

HVA SKJER?

1. NOVEMBER
■ Piggdekk tillatt i Sør-Norge

1. NOVEMBER
■ Påbud om bilbelte for drosjesjåfører trår i kraft

4. NOVEMBER/HELL
■ Grunnervervkonferansen

4.-5. NOVEMBER/LANGESUND
■ TS-konferansen FART.

5. NOVEMBER/HELSFYR
■ Vegdekkekonferansen

10-11. NOVEMBER/OSLO
■ Brukonferansen 2008.

20. NOVEMBER/OSLO
■ Fjellsprengingskonferansen

2- 3. DESEMBER/DRAMMEN
■ Konferansen Ny investeringsprofil - Hva gjør vi?.

31. DESEMBER
■ Frist for innlevering av kjennemerke for å unngå årsavgift

Vet du om noe som skal skje? Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no

Her om dagen

Rv. 7 har tre fjellovergangar. Her frå Kvamskogen i Hordaland ein oktoberdag med nysnø over kring 800 meter. Det er tid for å finne fram vinterdekka. (Foto: Geir Brekke)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Vi reparerer billigst!

Østfold Vegvesen har klart å imponere samferdselspolitikerne. En rapport som Stortingets samferdselskomité fikk se under sitt besøk på Vegsentralen forteller nemlig med all tydelighet at Vegvesenets sentralverksted i Rakkestad er vesentlig billigere enn private. Det dreier seg både om reparasjoner av biler og maskiner, og av vanlig servicearbeid og lakkering.

UNORMALER 92

Påbudt rasteplass

Den unormale jury er ualminnelig glad for å bli gjort oppmerksom på kreative skiltunormaler fra det ganske land, og har denne gang gleden av å presentere et høyst unormalt rasteplasskilt satt opp ved parkeringsplassen ved Saltstraumen utenfor Bodø.

Dette er et ualminnelig pent sted som tiltrekker gledelig mange turister. Eieren av parkeringsplassen har øyensynlig funnet tid og penger til å sette opp et skilt som i omramming og sluttlig design passer til stedet, eller kanskje til noe helt annet.

Kapittel V (eller 5) i skiltnormalene tar for seg påbudsskilt og paragraf 9 punkt 1 slår fast at påbudsskilt angir at det gjelder et påbud på vedkommende vegstrekning eller sted.

Punkt 2 slår fast at påbudsskilt er sirkelformede og har blå bunn, hvit bord og hvitt symbol.

Med andre ord er skiltet på bildet et påbudsskilt.

Men skiltet "Påbudt rasteplass" finnes ikke i standardreportoaret, og vil neppe komme inn heller.

– Vel anbefaler Statens vegvesen folk å stoppe og sove i 15 minutter, og et EU-regelverk pålegger tungbilsjåfører å ta pauser. Men å pålegge folk å raste på bestemte steder er vel i sterkeste laget, påpeker den unormale juryen.
(Foto: Pål Hauge)