

7000 I ÅDT

7000 biler i døgnet kjører nå gjennom Oslofjordtunnelen. Det nærmer seg en dobling av trafikken siden starten for 10 år siden. Første hele driftsår 2001 var årsgjennsnittet på under 4000 biler.



TRAFIKKREKORD

20 millioner biler vil ha passert på rv. 23 under Oslofjorden innen desember 2010. Døgnrekorden for trafikk i tunnelen ble satt fredag 21. mai i år med 11 377 biler.

Ferske fakta om føre

Frå i haust kan entreprenørar i enkelte område sjå nøyaktig når dei må brøyte og salte. Statens vegvesen skal no teste eit system som gir oppdaterte prognoser kvar time.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILL. FOTO KNUT OPEIDE

Det er stor variasjon i temperaturen både i lufta og på vegbana innafor eit kontraktsområde, og entreprenørane er avhengige av data frå verstasjonane for å avgjere når dei må brøyte og strø. Medan yr.no viser veret for eit område, vil Statens vegvesen «leggje» prognoser ned på vegstrekninngar på til dømes to hundre meter.

– På nettportalen Vegvær kan entreprenørane få eit betre grunnlag for når dei skal gjere tiltak. Ved hjelp av prognoser som blir presentert i både kart og grafer, skal dei kunne gjere rett tiltak til rett tid. Det skal gjere betre kjøyretilhøve, mindre miljøbelastning og færre ulykker. Kategoriane vi kan melde er tørt, vått, isglatt, snø, snøfokk med svak/sterk vind og underkjølt regn, i tillegg til vegbanetemperatur. Så om det til dømes er fare for rim klokka 12, vil entreprenørane kunne rykke ut å salte i rett tid, seier prosjektleiar Stine Mikalsen i Statens vegvesen.

Systemet skal no bli testa av entreprenørar langs hovudveggar i Østfold, på rv. 52 i Hemsedal og på rv. 136 Lesja. I løpet av vinteren skal dei teste prognosane. Dei skal gi tilbakemelding, helst i sanntid, slik at Vegvesenet kan utvikle systemet.

MANGE FORDELAR. – Det blir lettare for entreprenøren å planlegge og bemanne, og entreprenørane kan få ein meir strukturert arbeidsdag samstundes som vedlikehaldet er godt nok. Dette er også eit nyttig verktøy for byggherremiljøet. Ut i frå prognosane kan dei sjekke om entreprenørane salta når dei skulle, seier Mikalsen.

NASJONALT SYSTEM. Det finst mykje verdata og mange kjelder, men problemet er at informasjonen ikkje er sydd saman og presentert på ein enkel måte. Dessutan har kvar region ulike system.

– Entreprenørane i heile landet får i haust tilgang til den nye nettløysinga, men i fyrste omgang er det berre prognoser på vegbanar i Østfold og på dei to fjellovergangane. Vi skal utvide prognoseområda og byggje opp eit nasjonalt system der vi samlar inn og viser data frå Vegvesenet sine 250 verstasjonar. Men for å få ut ønskja prognoser må desse stasjonane ha ein viss standard. Det er regionane som eig og driftar desse, seier Mikalsen. Målet er å få eit system for heile landet innan 2014.

INTERESSANT FOR FLEIRE. Forutan entreprenørar er dette interessant informasjon for Meteorologisk institutt, Storm Weather Center, Norges Geotekniske institutt, trafikkradiostasjonar og privatbilistar.

– Entreprenørane skal rapportere kva slags tiltak dei har gjort. På sikt ønskjer vi at også bilistane skal kunne få «vår» informasjon på den nye trafikkportalen som NRK, Statens vegvesen og Trafikanten og Ruter utviklar i lag. Til dømes når det vart brøyta på Hardangervidda og om det er salta på vegar der det er meldt om glatt føre, avsluttar prosjektleiaren.

Både Vegvær og etatsprosjektet Klima og Transport gir viktig bidrag til etatsprosjekt som SaltSMART og ITS2020. ■



DRIFT:

Tekst og foto: Håkon Aurlien

Gjer klart for vinter

Ferien var knapt over før eit hundretal driftsentreprenørar og Vegvesen-tilsette frå heile landet samla seg på Gardermoen for å førebu innsatsen på vegane når kulda kjem.

– Det er ein viktig jobb entreprenørane skal gjere for trafikantane. Vi må sørge for at dei ikkje berre har fokus på lønsemd, men at dei faktisk gjer den jobben som samfunnet treng, seier Per Skårland. Han har arbeidd med drift og vedlikehald av Rogalands hovudvegnett i 49 år, avbrote av fem år i Vegdirektoratet. I foredrag om brøyting og strøing gjekk han tungt inn på korleis entreprenørane skal oppfylle

standardkrav sett av Statens vegvesen.

Funksjonskontraktomgrepet er erstatta av nemninga driftskontrakt, men handlar fortsatt om fleirårige avtalar inngått mellom Statens vegvesen og private entreprenørar om drift av riks- og fylkesveggar i geografiske område av landet. 30 av kontraktene skal fornyast i haust, om lag halvparten med skifte av entreprenør. Fordi avtalane utviklast kvart år vil oppfølgingskrava variere.

Alle kontraktsområde hadde ein eller fleire tilsette med på Gardermoen-kurset. Gjennom foredrag og utstillingar fekk dei

vite siste nytt om metoder og tilgjengeleg teknikk, om kvalitetssystem, og om Vegvesenet sine planar for utvikling av kontraktsystemet.

Kvar enkelt sjåfør fekk med seg databaserte kurs som dei skal gå gjennom heime.

– Metodene og organiseringa av vinterdrifta har hatt ei enorm utvikling dei åra eg har vore med. Men resultatet er framleis veldig avhengig av kunnskapen hos den enkelte sjåfør, seier Per Skårland. Kursdeltakarane fekk ei meget klar oppmoding om å gjere all sine folk kjent med vegnettet dei skal drifte før vinteren set inn.



FOKUS PÅ TRAFIKANTAR: Vinterdrifta må vere fokusert på trafikantane, seier Per Skårland.

FAKTA:
10

29. juni 2010 rundet rv. 23 Oslofjordforbindelsen (bildet) 10 år. Da hadde det passert over 18 millioner biler i den 7,2 km lange tunnelen mellom Hurum i Buskerud og Frogn i Akershus.



FOTO: KJELL WOLD

FAKTA:
60

60 kroner koster det å kjøre i Oslofjordtunnelen fra 1. september i år, 130 kroner for biler over 3,5 tonn. Det er andre takstøkning siden åpningen i 2000.

NØYAKTIG VEGVER: På Statens vegvesen sin nettportal Vegvær skal entreprenører i enkelte områder få prognoser kvar time – noko som gjer det lettare å vite når dei må ut på veggen.



**VEGVÆR
KJEM
SNART PÅ
LUFTA**

MILJØ:



NYTTIG: Asbjørn Johnsen og Camilla Nørbach stilte til start i Transnovas Fiat 500 elbil. Bilen er ikke laget for distansekjøring og måtte bryte underveis, men deltakelsen var likevel nyttig.

Et stillferdig løp

Dekkestøy mot asfalten var det mest fremtredende da et tjuetall nullutslippsbiler sist uke deltok i Zero Emission Rally mellom Oslo og Stavanger.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO KRISTIN H. HØYLAND

Rallytalent-paret Morten Østberg og Veronica Engan vant løpet etter på tradisjonelt rallyvis å ha lagt igjen atskillig gummi i hårnålsvinger blant annet ved Korketrekkeren. Men motorbrøl var ikke å høre, for det de kjørte var en Tesla Roadster som med norsk vannkraft på batteriene tok seg ut bakkene uten å tilføre lufta et eneste gram klimagass.

Statens vegvesen var med på løpet frem til Sandefjord. Asbjørn Johnsen og Camilla Nørbech, begge tilknyttet Vegdirektoratets teknologisenter i Trondheim, stilte til start i Oslo i Transnovas elbil. Underveis ble det også sjåførbytte da Tom Nørbech overtok for Asbjørn Johnsen. Men kjørestrategiene var allerede på grensen til det mulige for vanlige elbiler laget for bytrafikk, og dårlig vær bidro til økt forbruk. Man valgte derfor å stoppe i Sandefjord i stedet for å kjøre til Porsgrunn som var endepunktet for minirallyet. Et fulladet batteri i den ombygde Fiat 500 elbilen inneholder ca. 22 kilowattimer energi, tilsvarende energinnholdet i litt over to liter bensin, og da sier det seg selv at det er dristig å stille på langdistanseløp.

TEKNOLOGIUTVIKLING. Men det er viktig å delta på arrangementer som bidrar til teknologiutvikling, sier Asbjørn Johnsen.

– Elektriske biler er de klart mest energivennlige bilene på markedet, om vi tenker energiforbruk for hver kjørt kilometer. Transnova er etablert for å stimulere til overgang fra fossile drivstoffer innen vegtransport, og også til transport med redusert energiforbruk. Elektriske motorer er de desidert mest effektive og så blir utfordringen fortsatt hvordan man skal lagre energien på best mulig måte, sier han.

HURTIKLADING. Utfordringen for tradisjonelle batteri-elbiler er at batterier er tunge og at det tar lang tid å lade dem. Det gjør ingen ting om man for eksempel lader dem hver natt, men gjør mye om man skal kjøre langt og må lade på veggen. Nyere batterityper gir mulighet for hurtiglading og neste uke blir Transnovas bil bygd om for å redusere ladetiden ned mot tre timer.

I høst setter Transnova også i gang et samarbeid om å etablere hurtigladestasjoner blant annet på E6 mellom Oslo og Göteborg.

Det er viktig å delta på arrangementer som bidrar til teknologiutvikling.
Asbjørn Johnsen

ENERGIFOKUS. Vinnerbilene i løpet lagrer store energimengder i elektriske komponenter utviklet innen romfart. De kan lades raskt, og også kjøre ut energi raskt slik at bilene kan akselerere med rakettfart.

Løpet omfattet også hydrogenbiler, der energi er lagret i flytende hydrogen som enten forbrennes i en eksplosjonsmotor, noe som gir lav energiutnyttelse, eller omdannes til elektrisitet i en brenselcelle.

Økokjøringsvinneren ble en superlett bil som også er delvis pedaldrevet. Et sveitsisk team vant klassen etter å ha tatt seg frem til Stavanger i en superlett Twike Bemoto. ■

UTBYGGING:

Tekst: Kjell Wold

Grenlandrapport klar for høring

– Det er stort behov for bedre framkommelighet særlig for næringstransporten i regionen og denne utredningen drøfter alternativer for hvordan dette bør utformes, sier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Departementet har sendt brev til Vegdirektoratet om at konseptvalgutredningen (KVU) om framtidig transportsystemet i Grenland er klar for "Vhøring. Utredningen gir fem alternative utbyggingsløsninger som hver for seg eller i kombinasjon kan gi ønsket effekt om bedre næringstrafikk, overføring av persontrafikk fra bil til kollektiv, gange

og sykkel og mer attraktive boområder. **Valgmulighetene kalles:** Null-konsept med dagens vegsystem og tiltak som ligger i budsjettene. Mindre utbygging med små tiltak for å bedre framkommelighet og første fase med bybane. Kollektiv med forsterket buss-tilbud, egne traseer, kryssutbedring og forlenget bybane. Bygging i bybåndet basert på infrastrukturplan Grenland og egne tiltak. Ringveg utenom bybåndet i vest med restriksjoner på gjennomkjøring i bybåndet. Tiltakene foreslås utbygd i tre faser de neste 10-15 årene.