



**RAPPORT**

**STIPEND TIL WIEN**  
**ØSTERRIKE 15-19 SEPTEMBER 2003**

**NORDISK VEGTEKNISK FORBUND**

**Fra Turid Nyman & Gun Aaserudhagen**

## FORORD

Turid Nyman og Gun Aaserudhagen fra Statens vegvesen, Vegtrafikksentralen øst, søkte stipend gjennom Nordisk Vegteknisk Forbund den 15.05.2003 om reise til Wien i Østerrike for studier vedrørende trafikk og informasjonshåndtering. Vi fikk den 16.06.2003 den gledelige beskjeden om at søknaden var innvilget.

Da vi valgte å søke stipend hos NVF, syntes vi det var naturlig å velge Wien i Østerrike pga. landets topografi og værforhold. Vi ønsket å lære og observere hvordan de forskjellige sentralene/ aktørene utfører sine oppgaver, samt å ta med oss inntrykk og lærdom hjem til Norge.

Det viste seg at Statens vegvesen ikke hadde noen kontakter i Østerrike. Vi tok først kontakt med den østerrikske ambassade i Oslo. I mellomtiden fikk vi beskjed om at noen i Statens vegvesen Oslo skulle ha kontakter i Østerrike, men denne kontakten fikk vi aldri.

Vi fikk av den østerrikske ambassaden i Oslo forskjellige adresser og skrev til disse. Etter lang tid fikk vi kontakt med MA 28, dette grunnet ferie i Østerrike. MA 28 var behjelpelig med videre avtaler.

Den 15. september 2003 var Turid Nyman og Gun Aaserudhagen klare til å reise, og satte kursen mot Wien i Østerrike.

## Besøk hos ÖAMTC i Wien

Vi var heldige og fikk en avtale med ÖAMTC og deres informasjonssentral i Wien.

ÖAMTC er en søsterorganisasjon av NAF i Norge og er en privat organisasjon. Vi kom inn i første etasje som er utformet som en kombinasjon av informasjonsdisk, utstilling og en butikk som selger sikkerhetsutstyr til bil og passasjerer. Utstillingen viste diverse sikkerhetsutstyr, som barneseter osv.. I informasjonsdisken er det mulighet for kjøp av kart, rådgivning om avstand, med mer.

Vi ble videre vist opp i annen etasje hvor Informasjonssentralen for Wien holder til, og vi ble her veldig godt mottatt av presse- og informasjonsansvarlig Christian Dachs og Mag. Helmut Beigl.

Lokalene var lyse, trivelige og avdelingens medarbeidere satt i åpent kontorlandskap.

ÖAMTC ligger sentralt i Wien og har også en alarm- og info-callsentral utenfor Wien. De har 18 helikoptre som er tilsluttet en nødsentral. Det spesielle er at paven i Roma har velsignet et av helikoptrene. Dette er de veldig stolte av og unnlater ikke å nevne.

Totalt har ÖAMTC fem sentraler fordelt i Østerrike. Sentralene ligger i henholdsvis Graz, Linz, Innsbruck, Dornbirn og Wien. Informasjonssentralen i Wien har et tilsvarende datasystem som TIC i Sverige.

Vi ble veldig imponert over arbeidsverktøyet som var meget raskt, effektivt og detaljert. IT-ansvarlig hadde jobbet "på gulvet", med de ansatte og programvaren var laget i samarbeid med brukerne. Den IT-ansvarlige var tilgjengelig på arbeidsplassen ved siden av brukerne fra klokken 9 til 17 hver dag. De ansatte har stor påvirkning når det gjelder arbeidssituasjonen.

De mottar 200 trafikkmeldinger daglig i Wien, døgnet rundt, 365 dager i året.

Ukentlige møter blir holdt for utarbeidelse av lister over vegarbeid, eventuelt hindringer på veg. Disse blir publisert i god tid, slik at trafikantene blir

informert, og har muligheter til å velge andre veger. Alle opplysninger blir distribuert til media, internett og organisasjonens intranett.

ÖAMTC er kommet lenger enn Statens vegvesen i Norge når det gjelder TMC, (Traffic Message Channel). De koder meldinger inn på datakart med merker for hindringer på vegnettet når det gjelder vegarbeid, kø og kjøreforhold etc.. Alt kommer opp på små skjermer i de kjøretøyene som har Traffic Message Channel-systemet. Dette fungerer meget bra, og blir svært mye brukt av vegfarende i Østerrike.

ÖAMTC sender også ut RDS-meldinger på lik linje med VTS i Oslo. Traffic Message Channel-systemet er på veg inn i Norge, og vi ser lyst på framtiden ved bruk av dette.

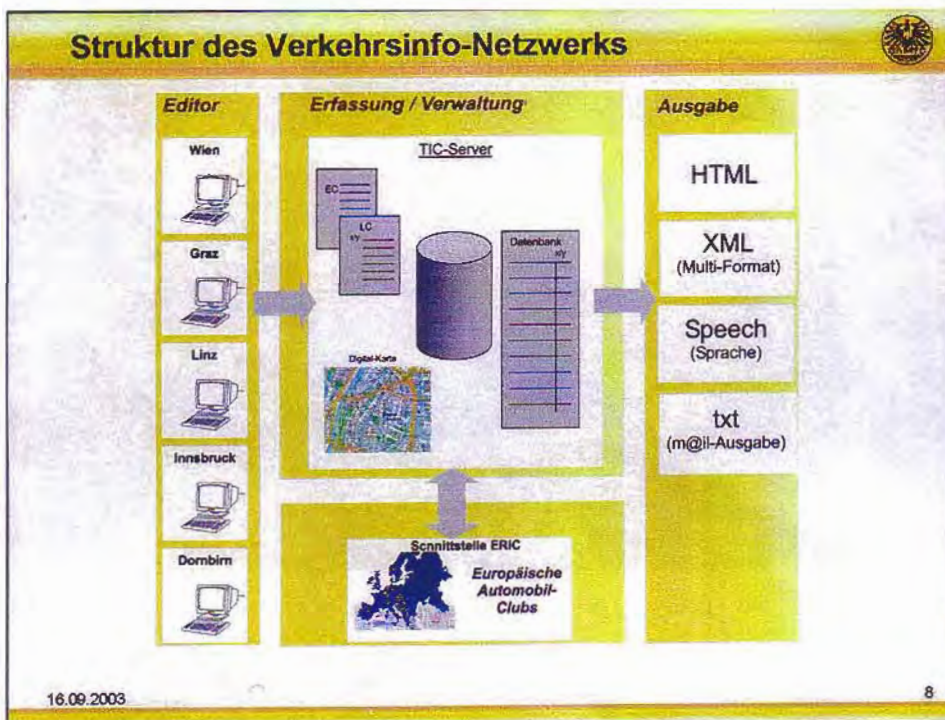
Organisasjonen er hver dag direkte på radio morgen og kveld, og har i denne anledning et eget lite rom på arbeidsstedet hvor de har innredet sitt eget lille "studio".



Besøk hos ÖAMTC i Wien.



Framtidsperspektiv for trafikkinformasjon.



Trafikkinformasjonens struktur/ nettverk.

## Besøk hos kommunaldepartementet MA 28

Vår neste avtale var i Magistraatabteilung 28, som ligger et godt stykke utenfor Wien sentrum. Vi ble anbefalt ikke å ta drosje på grunn av meget tett trafikk. I Wien fungerer T-banesystemet veldig bra, og vi benyttet oss av dette. Med adresse Lienfeldergasse nr. 96 fant vi ut at det var lang vei til MA 28. Med andre ord fikk vi erfare at de forskjellige sentralene og departementene ligger godt spredd over store deler av Wien. Og, som vi merket oss på vei til avtalen hos kommunaldepartementet MA 28, brukte vi flere timer bare på én reisevei.

Vi ble hyggelig mottatt av Herr Mrkvicka som er leder av Strassenverwaltung und Strassenbau, samt Herr Böhm som er leder for tunnelovervåkingen i Wien. Det var til og med innleid engelsk tolk for oss.

Denne delen av kommunaldepartementet hadde hovedansvaret for alt vegarbeid, vedlikehold, prosjektering og oppmåling i storbyen Wien.

Som vel kjent i det norske systemet, er økonomien stram også i Østerrike, og det ble spesielt fremhevet at alle nye veger ikke ble vedlikeholdt før etter fem års bruk, pga. den stramme økonomien.

Et meget detaljert dataprogram for vegarbeid, og meget gode kart ble presentert og demonstrert for oss. Kartene inneholder absolutt all nedtegning av rør, strømledninger, vann osv., ned til minste millimeter i bakken.

Ingeniørene som arbeider med dette gjør selv alt arbeid på avanserte dataprogrammer først, og siden alt arbeid ute i felten. Dette, for oss noe spesielle og ukjente arbeidsfelt (ingeniør-/prosjekteringsarbeid), syntes vi likevel det var interessant å få med oss. Dette blir ikke håndtert av oss på VTS-ene, men blir utført av ingeniører ellers i Statens vegvesen i Norge.

Vi fikk også en omvisning rundt i bygget som bar preg av "god gammel årgang", upraktisk kanskje, men likevel med topp moderne teknisk utstyr.

## Tunnelovervåking i Wien

Vi hadde så en avtale med Herr Böhm fra kommunaldepartementet om å se operasjonssentralen for tunnelovervåking i Wien.

På veg til Kaisermühlen ble vi guidet av Herr Böhm gjennom sentrum av Wien. Til en storby å være er Wien meget godt skiltet, både for gående og kjørende. På hvert gatehjørne vet man hvor man befinner seg. Wien har 23 "Bezirk", og disse er skiltet. Jo nærmere sentrum du er, jo lavere er nummeret.

Eksempel: Stephansdomen, som ligger midt i Wien sentrum, har adresse "Bezirk" 1.

I Kaisermühlen ligger "Tunnelwarte" hvor det er overvåking av tunneler og motorveger. Det er en moderne styringssentral, hvor det også jobbes skift – treskiftsordning – med to personer på hvert skift, 24/7.

Her er 30 faste monitører med 84 skiftende bilder og fire mulige heloppløselige bilder på vegg. Det er også 16 kameraer for overvåking av vegnettet forøvrig i Wien. De som jobber her har god oversikt, og de sitter nærmere monitorene enn hos oss på VTS i Oslo. Foreløpig har de kun overvåking av fem tunneler, hvor den lengste Tunnel Kaisermühlen er på 30 km og ligger midt i Wien.

Det er også her utarbeidet en beredskapsplan for hver tunnel, hvor grunnlaget for styring av tunnelen framgår. Tunnelene er for øvrig utstyrt som hos oss, med havarinisjer, nødtelefoner, brannapparater, vifter, kjørefeltsignaler, fluktveger, innsnakk i tunnelen etc., som styres fra sentralen. Det forventes utbygging av flere tunneler i framtiden.

Operatørene har også kontakt med publikum per telefon. Noen av kameraene er overstyrt av politiet, men kan for øvrig brukes når de er ledige. Operatørene har et meget godt samarbeid med politiet, og hevdet at de er veldig avhengige av hverandre.

Når det gjelder tunnelstyringen, brukes også blant annet systemet "easy map" som også benyttes på VTS Oslo. De har også en vaktbil til disposisjon, men hvis det på nattetid er avvik/ tekniske problemer, må en av operatørene selv reise ut for å løse problemet.

Med to feiemaskiner blir motorvegene i Wien rengjort hver sjettede uke. På denne måten blir det hvert år tatt opp 890 tonn vegstøv/ slam. Større vegarbeid blir utført om natten for å forhindre "kaos" på vegnettet på dagtid/ rushtid.

Motorvegene/Autobahn er høyt ulykkesbelastet, og det blir innmeldt 650 ulykker i året. Hver tredje dag blir autovernet skadet, og cirka 1200 løpemetere autovern på motorvegene i Wien reparert. Er det prekært, blir det reparert i løpet av kort tid også på dagtid, ellers blir det helst gjort om natten. Her blir også kjørefelt stengt.

I vinterhalvåret har også sentralen ansvaret for å forvarsle for glatt vegbane, dette ut fra følere som er nedlagt i vegbanen. Det er også klimastasjoner for måling av temperatur, frysepunkt og fuktighetsgrad i vegbanen.

For vintervedlikeholdet står 10 kjøretøy i beredskap 24/7.

For å forhindre trafikkuhell, blir det sandstrødd og saltet. Til enhver tid blir det tatt hensyn til det økologiske og økonomiske grunnlaget; "så lite som mulig, men likevel nok".

Forøvrig er det også ansatt egne folk som kun arbeider med tunnelarbeid, også de i en skiftordning. De er ikke bare belastet med fare for sitt eget liv, men også støv og støyproblemer helt opp til 113 dB.

En gang i året blir tunnelvegger og gulv rengjort.

19 store lastebiler, 10 mindre lastebiler og flere mindre kjøretøyer, bemannet av 13 tunnelteknikere og 60 håndverkere står til disposisjon hele døgnet for å kunne utføre disse tjenestene.



Her er vi i Käisermuhlen, hos de som driver med tunnelovervåkningen i Wien.

## Besøk hos politidepartementet i Wien

Meget sentralt i Wien på Schlickplatz 6 ligger politidepartementet, som holder til i en meget ærverdig og flott gammel bygning.

Vi ble veldig godt mottatt av oberst Franz Stockinger, som er avdelingskommandant for hele politidepartementet, samt sjefsinspektør Anton Sukdolak som leder vegtrafikkentralen, Bundespolizeidirektion Wien Verkehrsabteilung.

Herr oberst Stockinger hadde nettopp besøkt Alta og var veldig begeistret for besøket fra Norge. Han hadde gode kontakter i Sverige, men til nå ingen kontakt i Norge.

I forbindelse med overvåkingsentralen har de et auditorium for orientering om driften av sentralen. Det er glassvegg direkte inn til operasjonssentralen, slik at de som er på vakt skal kunne arbeide uforstyrret når besøkende er til stede. Auditoriet ligger på samme plan som sentralen.

I operasjonssentralen er det fire operasjonspulter, hvorav tre styrer 1100 trafikklys i indre Wien. Det er også 64 overvåkingskameraer for trafikk på motorvegene i Wien-distriktet.

Operatørene mottar også informasjon fra utetjenesten og fra publikum. De sender ut trafikkinformasjon til alle berørte parter, dvs. radio og mediene for øvrig. Én eneste melding blir skrevet og sendt til 64 mottakere, uten videre oppfølging eller oppringing. Systemet er skreddersydd for oppgaven av de ansatte og IT-spesialister, og det fungerte meget bra.

Systemet likner det vi har på VTS i Oslo, men har mye større rekkevidde og når dermed flere brukere på én gang. Systemet er meget pålitelig, lett forståelig og brukervennlig.

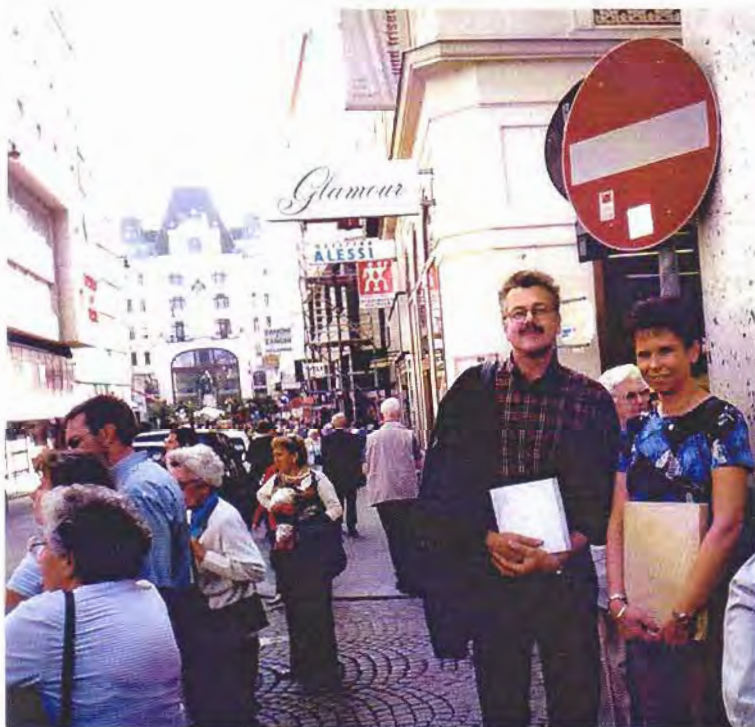
Vi fikk selvfølgelig en demonstrasjon og ble meget imponert. Systemet skal også innføres på vår arbeidsplass innen kort tid. Dette vil lette en del av arbeidsprosessen.

Politiet i Wien utfører mange av de samme oppgavene som vi har på VTS, blant annet overvåking av vegnettet, med tanke på alle typer hendelser.

Mot slutten av vårt besøk ble vi vist inn i en del av sentralen som er bygd opp som et lite museum. Her ble det første trafikklyset i Wien presentert og demonstrert for oss. Dette ble styrt manuelt og ble brukt helt fram til 1960. Samtidig var det også satt inn nåtidens automatiske kjørefeltsignaler som vi kjente godt igjen.

Vi fikk også en omvisning på kontorene som er hypermoderne i form og farger. Og med tanke på det tekniske arbeidsverktøyet, er det absolutt ingen ting som mangler. Vi fikk også hilse på en av konstablene som patruljerte ute på veggen.

Politidepartementet poengterte også det gode samarbeidet med mannskapene som overvåker tunnelene i Wien.



Sjefsinspektør Anton Sukdolak og vaktoperatør Turid Nyman

## **Konklusjoner og anbefalinger**

Det som overrasket oss mest etter studiereisen til Wien i Østerrike, er hvordan det hele er lagt opp, med veldig mange aktører som gjør mye av det samme arbeidet. Da vi oppsøkte de forskjellige sentralene i Wien, så var det vanskelig å få opplysninger om resten av landet. Man må altså ta kontakt med den rette sentralen. Det vil si den enkelte sentralen som dekker det spesielle området man forespør.

For den vegfarende kan det virke tungvint og tungrodd.

Vi trodde på forhånd, ut fra den informasjonen vi hadde søkt og fått, at informasjon var tilgjengelig for hele Østerrike på ett sted. Dette stemte overhodet ikke.

Alt er veldig oppdelt, i både private og offentlige organisasjoner, og spredt over hele Østerrike. Det er liten eller ingen utveksling av informasjon mellom de forskjellige aktørene. Unntaket er samarbeidet mellom politiet og tunnelovervåkingen.

I tillegg til dem vi fikk tid til å besøke, finnes det enda flere organisasjoner/aktører som er engasjert i samme arbeidet.

Når det gjelder samarbeid mellom politiet og vegtrafikksentralene i Norge, bør dette forsterkes. Vi opplever ved spesielle hendelser at vi er den siste instans som får viktige opplysninger om stenging og åpning av veger.

Vi ble, som tidligere nevnt, imponert over mange gode, tekniske løsninger, og håper at noe av dette også vil komme til Statens vegvesen, vegtrafikksentralen øst.

**Vi hadde noen hektiske og interessante dager i Wien, og vi takker NVF for stipendet, som ga oss denne unike muligheten til å besøke og studere liknende sentraler i Wien.**

**Vi håper også at vi har oppnådd et godt grunnlag for et framtidig samarbeid og utveksling av informasjon mellom Statens vegvesen, vegtrafikksentralen øst, og våre kolleger i Østerrike.**

**Vi ser også fram til eventuelle fremtidige besøk til Vegtrafikksentralen øst.**