



Statens vegvesen

# Vegen og vi

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE/NOREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## TRAFIKKSIKKERHET:

40 bilinteresserte unge fra Ringsaker fikk en fartsfylt og tankevekkende dag på Vålerbanen.

SIDE 4

## DRIFT/VEDLIKEHOLD:

Statens vegvesen, politiet og sivilforsvaret skal berge trafikantar om ei kolonne kører seg fast i.

SIDE 10

## MILJØ:

Med støykart på nett kan du sjekke hvor mye støy det er der du bor.

SIDE 14

## Som frykta

LEDER SIDE 2



## Best i Alta

Bare 5 prosent stryker på den praktiske føreproven i Alta.

SIDE 8



## Millimeterpresisjon

SIDE 12-13



## E18-naboer

SIDE 18

## Kjempevollar av tunnelstein

SIDE 19



**Effektivt:** – Vann med 2000 bars trykk er en effektiv måte å gjøre glatte sommerveger mindre glatte, sier Olaf Mathisen i Statens vegvesen. (Foto: H. Aurlien)

# Rubber fester

I forrige uke ble de glatteste partiene på Ring 3 og E18 rubbet opp med en østerriksk spesialmaskin. Målinger viste at enkelte vegpartier etter regn er glattere enn normale vinterveger. Etter høytrykksvask var friksjonen doblet.

– Vi må ha økt bevissthet mot sommerglatte veier. Dette er et problem som gjentar seg år etter år, sier Olaf Mathisen i Statens vegvesen.

SIDE 15



## Nordland på ulykkestoppen

Nordland var desidert verste ulykkesfylke sommeren 2008 med 11 drepte i perioden 1. juni til 25. august. Vegen og vi har fylkesoversikten og kartet som viser hvor de 75 sommerulykkene skjedde. (Arkivfoto: Helge Rong)

SIDE 6-7



## DAGSORDEN

## Som frykta

## LEDER

Helge Rong

■ I siste utgåve av Vegen og vi før ferien sa distriktssjef Petter Sivertsen at han frykta ein ulukkessommar. Diverre hadde han rett. Frå 1. juni og fram til 23. august døydde 75 personar etter å ha vore med i ein trafikkulukke, syner tal Vegen og vi har henta inn. Berre for juli månad var det ein auke på seks omkomne, samanlikna med juli 2007.

■ Ungdommen er diverre representert i stort omfang i desse dystre tala. Av dei 75 som har måtte bøta med livet sidan 1. juni er 28 under 25 år, eller knappe 40 prosent.

■ Ei undersøking som nyleg var kjend viser at førarfeil er medverkande årsak til trafikkulukka i sju av ti tilfelle. Høg fart, uoppmerksomskap og rus er dei mest kjende årsakene. Ein veit og at meir enn 40 prosent av dei som døyr i trafikkulukker ikkje nytta bilbelte. Vegrelaterte tilhøve kan tilskrivast årsaka i kring 30 prosent av ulukkene.

■ Dei siste åra har Statens vegvesen gjennomført ei rekkje trafiktryggleiksrevisjonar av eksisterande vegnett. Resultata dannar grunnlag for fordeling av midlar til tryggingstiltak langs vegnettet. Mange stader har ein sett opp meir autovern, rydda sikt, fjerna farlege fjellnabbar og liknande tiltak. Mykje står attende, men kvart år vert det øyremerkte midlar til slike tiltak. Målsetjinga er å gjere vegane tryggare, slik at skadeomfanget blir minst mogleg om ulukka først er ute.

■ Enkelte medium har den siste tida omtala dei trafiktryggleikskampanjar Statens vegvesen og andre aktørar innan trafiktryggleiksarbeidet som har vore operativ dei siste åra i lite flatterande ordelag. Gjennom ei finurleg samanstilling av fakta har m.a. Dagsrevyen hatt innslag der kampanjane vert presentert som om dei ikkje har hatt nokon verknad. Det står i kontrast til dei evalueringsrapportane Transportøkonomisk Institutt har laga.

■ Rapportane frå ulukkesanalysegruppene, som er grunnlaget for at Statens vegvesen hevdar sju av ti trafikkulukker skuldast førarfeil, syner at det er her ein har mest å hente for å redusere talet på trafikkulukker. Då kan ein ikkje gje opp arbeidet med å gjere bilførarar oppmerksom på kor farleg det er å køyre for fort, i ruspåverka tilstad og understreke kor viktig det er å heile tida vere oppmerksom i trafikken. For ikkje å gløyme kor viktig det er å nytte bilbelte.



## VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Vi må prioritere TS-arbeidet enda høyere i de kommende år

## Innsatsen må økes

I løpet av juni og juli mistet 50 mennesker livet i trafikken i Norge. Hittil i august (den 24.8.) er 20 mennesker omkommet. Dette gjør sommeren 2008 til en av de verste ulukkessommerne på mange år. Ser vi på tallene hittil, er det 164 drepte ved utgangen av juli, og vi har derfor nå passert 200 i 2008. I hele 2007 var det 233 drepte.

Det nedlegges et grundig og omfattende arbeid i Statens vegvesen knyttet til ulykker og da særlig ulykker med dødelig utgang. Ved alle dødsulykker rykker våre inspektører ut og det lages en foreløpig rapport om ulykkene. Disse rapportene er grunnlag for eventuelle umiddelbare utbedringer eller endringer og er en vesentlig del av grunnlaget for ulukkesanalysegruppens grundige vurderinger og tilrådinger. Ulykkesanalysegruppenes (UAG) arbeid krever en del tid og det framlegges årlig rapporter.

I lys av den dramatiske ulykkesituasjonen har vi i sommer også systematisert og foretatt analyser av dødsulykkene basert på de foreløpige rapportene. Dette skal på ingen måte komme som erstatning for UAGs grundigere arbeid, men gi oss umiddelbare signaler om årsaker og trender.

De foreløpige analysene viser at ulykkene fordeler seg som tidligere år ved at ca 1/3 skyldes forhold knyttet til vegen som dominerende årsak og ca 2/3 skyldes hovedsakelig forhold knyttet til føreradfærd. Dette er på linje med tidligere års erfaringer. I tillegg ser vi at det har vært en markant økning i ulykker med unge sjåførere og i utforkjøringsulykker. Blant disse ulykkene er høy fart, overvurdering av egne ferdigheter,

rus og ikke minst – manglende beltebruk – svært ofte er en del av ulykesbildet. Det aller viktigste er dermed holdninger og holdningsendringer. Vi må stå på enda sterkere. Vi må vurdere føreropplæringen. Vi må drive effektive kampanjer og jobbe målrettet med spesielle tiltak mot risikogrupperne. Vi må skjerpe kontrollene. Og vi må samarbeide bedre med politi og andre aktører om trafikksikkerhet.

Selv om føreradfærd er dominerende i svært mange ulykker, er det vår soleklare oppgave også å ha stor oppmerksomhet mot vegen og sideterenget for å redusere konsekvensene. Vi må prioritere TS-arbeidet enda høyere i de kommende år, gjennom målrettede tiltak som midtrekkverk, belysning osv. Vi må også gjennomføre enda flere og mer omfattende TS-inspeksjoner og hurtig sette inn tiltak. Oppmerksomheten mot sideterenget og sikt må styrkes. Naturligvis skal vegens utforming aldri bli noen sovepute for trafikantene, men det er vår jobb å utforme veg og omgivelser slik at konsekvensene av feil og ulykker kan dempes.

I løpet av sommeren har det vært mange innspill fra svært mange hold om trafikksikkerheten i Norge. Jeg er sikker på at mange i Statens vegvesen på samme måte som meg har reagert på noen av innspillene både når det gjelder analyse og forslag til tiltak. Men la oss tross alt se det positive i bildet. Alle er svært opptatt av en styrking av trafikksikkerheten. Så er det ikke minst vår oppgave å bidra til at debatten og i siste omgang de tiltakene som rettes inn, er basert på gode faglige analyser der vi tar i bruk alle den kunnskap og engasjement som er i etaten på trafikksikkerhetsområdet.

## REDAKTØRANSVAR

## REDAKSJONEN



Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten.

Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.



Ansvarlig redaktør  
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 26. august kl. 13.00. Neste utgave kommer 11. september 2008



## NY UNDERVISNINGSMETODE:

# Fotballteori i føreropplæring

**Samhandling og relasjonsteori fra fotballen tas nå i bruk i føreropplæringen på Agder.**

Kjell Wold

KVINESDAL: Sensor i Statens vegvesen, Lars Versland, bruker resultatene fra sin ferske masteroppgave i yrkespedagogikk i trafikalt grunnkurs for ungdom og føreropplæringen i Farsund, Kvinesdal og Flekkefjord.

### Bilkjøring = samhandling

– Jeg bruker samhandlingsanalogier fra fotballen i et opplegg for å gjennomføre trafikalt grunnkurs for tenåringene. Utgangspunktet er samhandlingslære for fotballspillere som et teoretisk grunnlag for å lære hvordan vi oppfører oss i trafikken og samhandler med andre trafikanter, sier Versland. For mange trafikklærere er det en utfordring å undervise på trafikalt grunnkurs når en er mest vant til tradisjonell undervisning og teoriformidling. Versland mener trafikklærerne etter kurset opplever at elevene i bilen er opptatt av samhandling i mye større grad enn før.

### Nyskapning

Han tror den folkelige måten å nærme seg tung trafikkteori på i et forståelig fotballspråk når fram hos mange unge, og kanskje til flere enn på den tradisjonelle måten.

– Dette er en viktig nyskapning innen føreropplæringen, sier Jan Edvard Isachsen i Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Lars Versland fra Kvinesdal har

solid bakgrunn for å prøve ut nyvinningen på unge bilførere. Han startet som trafikklærer i 1979 og var det i 20 år til han begynte i Statens vegvesen. Han ble opptatt av samhandlingsteori fra fotballen alt for mange år siden. Siden ønsket han å sette denne interessen inn i en større, praktisk sammenheng på eget yrke som sensor i føreropplæringen.

### Økt kompetanse

For fire år siden startet han masterstudiet i yrkespedagogikk og samhandling og relasjonsteori i føreropplæringen ved Høgskolen i Akershus (HiA). Oppgaven ble levert i mai i år og bestod med glans.

– Samhandling i trafikken er like viktig som i fotballen. Den enkelte kjøreskoleelev eller bilfører er bare en brikke i et større spill, der måten vi handler på i trafikken også bestemmes av mange faktorer og hvilke valg en rekke andre aktører, medtrafikanter, gjør. Når

jeg overfører dette til elevene i undervisningen tar de det fort til seg. Å kjøre bil ute i trafikken handler mye om kommunikasjon og samhandling. Får 16- og 17-åringene inn denne forståelsen alt i grunnopplæringen, tror jeg vi har kommet et godt stykke på veg mot bedre og sikrere unge bilførere, sier Versland.

**Samhandling i fotball:** Perfekt relasjonsteori å overføre til føreropplæringen, mener sensor i Statens vegvesen, Lars Versland.

(Foto: Kjell Wold)



## Drømmejobb for Stopp- og sov

**I to uker i sommer kjørte to drømmefangere rundt i kongeriket for å skape litt blest rundt kampanjens innhold og for å fange folks drømmer.**

Henriette Erken Busterud

HAMAR: De to som hadde drømmejobb i to uker var Charlotte Arnesen og Lars Ove Løe.

– Folk er veldig positive. De forstår budskapet, og på nesten hver plass er det noen som har opplevd

å sovne bak rattet, sier Arnesen og Løe som stoppet på alt fra ferjekaier og bensinstasjoner til rasteplasser og parkeringsplasser. Drømmefangerne delte også ut vann og ørepropper underveis mens de fanget drømmer.

– Vi har hørt mest mareritt, men det var blant annet en som drømte om lavere bilavgifter.

### Mye omtale

Like viktig som å fange drømmer har det vært å fange pressen for å få blest rundt Stopp og sov-budskapet.

– Det har vært god dekning. Vi har vært på NRK 6-7 ganger, og det har blitt mange artikler i lokalavisene, sier drømmefangerne.

En antar at en tredel av møte- og utforkjøringsulykkene skyldes trøtte sjåfører. Samtidig er det bare 40 prosent som er klar over at det er ulovlig å kjøre når en er trøtt.

**Skapte blest:** Lars Ove Løe og Charlotte Arnesen var Norge rundt i sommer for å fortelle om Stopp og sov-kampanjen og for å samle drømmer. (Foto: Henriette Erken Busterud)





## TRAFIKKSIKKERHET

### Tryggere til industrifelt

■ ■ Avkjøringen fra riksveg 9 til industrifeltet Langemyr, rett nord for Kristiansand sentrum, er trafikksikkert og utbedret med en diger rundkjøring. Rundkjøringen (bildet), som ble ferdig i sommer, har kostet om lag tre millioner kroner og er finansiert gjennom midler fra Samferdselspakken for Kristiansandsregionen. (Foto: Kjell Wold)



### Planlegger ny E6

■ ■ Statens vegvesen har startet reguleringsplanarbeidet for E6 forbi Kvam i Gudbrandsdalen. Et forprosjekt som nå er presentert, beskriver fire ulike traséalternativer for en E6-tunnel gjennom Teigkampen og flere alternative veglinjer nordover fra Kvam. Vegvesenets anbefaler nå vegen lagt mellom jernbanen og dagens veg, og ikke ned mot Lågen.

### Nord-Trøndere best

■ ■ Nord-Trøndelag, Vestfold og Telemark er de beste fylkene på bilbeltebruk på korte turer. Mens 98 prosent av nordtrønderne brukte bilbelte, ligger Oslo nederst på oversikten med 78,1 prosent. Stadig flere nordmenn bruker bilbelte på de korte turene. De siste fem årene har bruken økt med om lag 5 prosent. (Arkivfoto: Arild T. Sandnes)



## Trafikkfarlig musikkfestival

**Samisk/norsk musikkfestival venter fem tusen besøkende i år, men festivalområdet deles i to av E6. Nå ønsker Statens vegvesen å hindre bruk av området på vestsiden av vegen.**

Giselle Jensen

MÅLSELV: – Vi er bekymret for trafikksikkerheten. Store grupper mennesker som går fram og tilbake over E6 i nattemørke er ingen ønskesituasjon. I tillegg har en del antakelig drukket alkohol og er mindre årvåkne, forklarer overingeniør Stein Berg-Johansen hos Statens vegvesen i Troms. Heiafestivalen skal fremme samisk og norsk musikk og kultur. Siden 2006 er festivalen avviklet på et jorde i forlengelse av Heia rasteplass ved E6.

– Problemet er at publikum setter opp telt og campingvogner på den andre siden av vegen, dermed blir E6 nesten som en del av festivalområdet, opplyser Berg-Johansen. Statens vegvesen har oppfordret arrangørene til å be publikum bo på campingplasser i området, men Vegvesenet har ikke myndighet til å nekte camping.

– Vi har satt ned farten i området til 50 km/t over helgen og stilt krav om kontinuerlig vakthold og manuell trafikkdirigering, opplyser Berg-Johansen.

– Festivalen har på kort tid fått mange besøkende. Nå vil vi innkalle arrangørene, politiet og representanter for Målselv kommune til et møte for å bli enige om føringer for videre drift av festivalen, sier han.

**Samisk marked:** Heia rasteplass er delvis markeds plass for samisk mat og suvenirer som selges fra lavvoene. (Foto: Giselle Jensen)



**Lærerikt:** Cindy Arnesen lærte mye av tidligere rallyfører Kjetil Bolneset. Fra venstre sees lensmannsbetjentene Geir Weium og Øyvind Buraas, deretter Stian Ivar Kurud, Martin Løken, Jo Kristian Solli, Stian Johansen, Thomas Brattbakke, Andreas Lund, Per Kristian Kleven, Stian Marstein Olsen, Håvar Helsø, opplæringsinstruktør Hans Ording og prosjektleder Erik Larsen. (Foto: Håkon Aurlien)

# Fart med mening

**Tidligere motorsportutøver Kjetil Bolneset bidro til at 40 bilinteresserte unge fra Ringsaker fikk en fartsfylt og tankevekkende dag på Vålerbanen sist uke.**

Håkon Aurlien

VÅLER: – På rallybanen skiller hundre delene mellom seier og tap. Ute på veg kan hundre delene skille mellom glede og tragedie, sa Bolneset etter å ha lært de unge avansert kjøreteknikk.

Han var hyret inn som kjøreinstruktør på "premiedagen" for ungdom som hadde oppfylt en avtale med politi og Vegvesen om å kjøre hensynsfullt i Hedmark-bygda. Et 40-talls unge fikk med seg både teoritimer, en redningsdemonstrasjon og atskillige runder på banen for å teste ut egne ferdigheter og

bilenes prestasjonsnivå.

Små triks, som å utnytte veggrep til egen fordel, ga merkbart bedre rundetider.



– En fantastisk dag, konstaterte Cindy Arnesen fra Næroset, som var den første til å kapre Bolneset som instruktør.

### Små marginer

Ungdommene fikk også møte et levende bevis på de små marginene som kan skape tragedier ute på vegen.

Bolneset hadde lagt en aktiv rallykarriere bak seg da han for snart fem år siden ble påkjørt av en annen bil mens han var på kjøretur i England. Han fikk en voldsom nakkesleng slik at en nakkevirvel ble slått av da han ble påkjørt skrått bakfra i 90 km/t.

Heldigvis skjedde ulykken like ved et sykehus. De første som kom til stedet var leger som så faren for nervebrudd. De sørget for at han ikke ble flyttet før nakken var stabilisert.

– Jeg var en millimeter fra lammer eller død. I dag er jeg stort sett bra igjen, men det har tatt tid, og jeg er veldig glad for å kunne

dele med unge noen av mine erfaringer, sier han.

– Jeg skulle ønske at flere unge fikk en mulighet til å teste ut grenser på en trygg bane og ikke ute i trafikken, sier han.

### Prøveprosjekt

Ringsakerprosjektet er satt i gang som et tverretattlig prosjekt for å bedre holdninger og atferd i en kommune som har vært plaget av mange trafikkulykker. Fem onsdager tidligere i år har unge vært invitert til å prøve seg på banekjøring mot å skrive under på en samarbeidsavtale.

En ungdom diskvalifiserte seg i sommer ved å pådra seg prikker, men fikk allikevel bli med etter en ny avtale med politiet.

– Det er viktig å være i kommunikasjon med de unge og å tillate seg å prøve ut utradisjonelle virkemidler. Vi har et klart håp om at dette tiltaket vil bidra til nye holdninger og et lavere ulykkesnivå på våre veger, sier lensmannsbetjent Geir Weium i Ringsaker.





**Fartshumper:** Noen få fartshumper vil gjøre rv. 455 mye tryggere for familien Benedicte, Sebastian(4) og Anders Jørgensen. (Foto: Kjell Wold)

## NABOER TIL ULYKKESVEG

# – Vi ønsker fartshumper

**Ulykkessommer:** To tragiske dødsulykker med unge bilførere på rv. 455 i juni 2008. (Foto: Kjell Wold)



**Lille Sebastian Jørgensen på fire år løper glad og fornøyd rundt i hagen på gården Kringsjø i Øyslebø. Han aner lite om de farer som lurert tett opptil husveggen der rv. 455 går forbi.**

Kjell Wold

MARNARDAL: Familien Jørgensen på tre har nettopp flyttet tilbake til mamma Benedictes barndomssted

i Vest-Agder. Sommerstillheten har senket seg over den vesle bygda et par mil nord for Mandal nær den idylliske sørlandskysten i juli.

### Ulykkessommer

Men det er bare noen få uker siden Marnardal kommune med drøye 2 200 innbyggere nådde riksmidlene da to ungdommer med få dagers mellomrom omkom i trafikkuulykker på rv. 455. Sporene etter den ene dødsulykken, som skjedde bare et par kilometer sør for Sebastians nye hjem og lekeområde, er ennå godt synlige. Ulykken sendte sjokkbølger gjennom den ellers så stille og fredelige sørlandskommunen.

### Gjerde mot vegen

– Det første vi gjorde da vi flyttet hit i juni var å gjerde inn deler av eiendommen ut mot vegen, forteller mamma Benedicte. Hun er født og oppvokst i grenda lengst sør i kommunen. Som andre småbarnsforeldre som har etablert seg i bygda de siste årene, ønsker også familien Jørgensen at sønnen skal vokse opp i trygge omgivelser. Rv 455 rett ved siden av familiegården er på kveld- og nattetid en skummel fartsetappe for en liten gruppe fartsglade unge på to og fire hjul.

### Økende problem

– Det store flertallet av trafikanter

her i kommunen er fornuftige og ansvarsfulle borgere, sier lensmann Tor Damkås. Men en liten gruppe unge med eller uten førerkort og uten fartssperrer i hodet sprer frykt i lokalsamfunnet med villmannskjøring.

Sammen med Statens vegvesen ønsker politiet å styrke både kontrollvirksomheten og det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet for å møte denne utfordringen. Kontrollør i mai-juni i år viste en stor økning i antall fartsovertredelser. Lensmann Damkås hilser både fartshumper i Øyslebø og eventuelt andre fysiske og forebyggende tiltak velkommen.

### Ja fra Statens vegvesen

Distriktssjef i Vest-Agder, Johan Mjaaland, vil se om Statens vegvesen kan bidra med midler til å få bygd fartshumper i Øyslebø.

– Så fort det kommer en formell søknad om dette fra kommunen lover vi rask tilbakemelding og behandling. Kanskje vi kan få til dette allerede i høst eller tidlig neste år, sier Mjaaland. Fartshumper er billige og effektive trafikksikkerhetstiltak som Statens vegvesen gjerne bidrar med.

Familien Jørgensen gleder seg allerede til en tryggere framtid i Øyslebø. Snart er rv. 455 også skoleveg for Sebastian.

## Blink i smale svingar

**Bruk av riflete refleksflater på støypekanten i svingar er eit praktisk sikringstiltak på smale vegar vestafjells.**

Geir Brekke

GRANVIN: Då Statens vegvesen rusta opp nokre av tunnelane på E16 mellom Bergen og Voss for 2-3 år sidan, blei stamvegen mellom Bergen og Oslo stengt delar av dog-

net. I den lange byggeperioden blei tungtrafikken dirigert om rv. 7 gjennom Hardanger når E16 var stengt. For stenginga blei iverksett blei det gjort ein del utbetring av dei smalaste partia på rv. 7. I tillegg har Statens vegvesen teke i bruk riflete refleksflater som er skrudde fast til støypekantane på dei smalaste svingane på delar av strekinga langs Hardangerfjorden.

Dette er eit tiltak som er utvikla i samråd med tungbilbransjen, og har vist seg å fungere godt.

– Ved å blinke med langlysa før svingen gir tungbilane eit forsterka signal til møtande trafikk på motsett side av svingen, via refleksplatene, opplyser byggeleiar Ingmar Ølmheim i Statens vegvesen.

– Vi var spente på om platene overlevde brøyting og nysgjerrige ferdafolk. Men så langt har refleksane fått stå i fred, seier han.

Det er ikkje plass til passering av to tungbilar på desse smale partia. Og når stamvegen er stengt blir det auka tungtrafikk på rv. 7.



**Refleksplater:** Dei ruglete refleksplatene på støypekanten (t.h.) gir tungbilane sjansen til å varsle møtande trafikk med køyrelysa gjennom smale svingar. (Foto: Geir Brekke)



## TRAFIKKSIKKERHET



**Ulykker:** Her omkom en ungdom i juni i år. (Illustrasjonsfoto: Kjell Wold)

## Mange unge førere i dødsulykker

**Fram til midten av august har det vært 36 dødsulykker med 41 drepte og 31 skadde der førere under 25 år har vært innblandet.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: I 34 av 36 dødsulykker var det fører under 25 år som forårsaket ulykken. Høy fart var medvirkende årsak i 60 prosent av ulykkene. Det viser Statens vegvesens oversikt over dødsulykker fram til midten av august.

– Karakteristiske forhold ved ulykkene er manglende kjøreefaring, risikofylt kjøring og uoppmerksomhet. Dette resulterer i mange utforkjøringsulykker, 21 av ulykkene var utforkjøringsulykker, opplyser Finn Harald Amundsen som leder trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen.

### På helg og natt

Over halvparten av ulykkene skjedde i helger, de fleste om kvelden og på natta. Lørdag var den verste ulykkesdagen:

– Lørdager har det til sammen vært elleve dødsulykker der unge førere har vært involvert, og alle ulykkene skjedde mellom klokka åtte på kvelden og sju om morgenen, opplyser Amundsen. I åtte av ulykkene var det rus eller mistanke om rus hos fører.

– Når det står at det er mistanke om rus er den godt begrunnet. Antall rusede sjåfører ville antagelig vært høyere dersom alle hadde blitt obduert, kommenterer Amundsen.

### Høy fart

Analyse av ulykkene viser at høy fart har vært en medvirkende årsak til 22 av dødsulykkene.

– Mangel på kjøreefaring kombinert med at hjernen faktisk ikke er ferdig utviklet når en er 20 år gjør at mange unge tar for store sjanser

i trafikken. De har manglende risikoforståelse og tenker ikke på konsekvensen av hvordan de kjører, sier Amundsen, og legger til at med ”for fort” i denne sammenheng mener vi både de som kjører alt for fort og er risikosøkere, og de som holder fartsgrensen, men som kjører for fort etter forholdene.

Halvparten av de omkomne førerne brukte ikke bilbelte, noe som er en høyere andel enn for omkomne førere uansett alder.

### Tiltak

Statens vegvesen og politiet vil nå fokusere mer på tiltak mot ungdomsulykker, siden det er der potensialet for å redde liv er størst.

– På kort sikt vil Politiet prøve å luke ut de mest risikovillige sjåførene ved hjelp av atferds- og fartskontroller i helgene. Det er også mulig det blir et eget prikkbelastningssystem for unge bilister slik at førerkortet vil bli inndratt tidligere. Videre må vi blant annet bli flinkere til å identifisere risikosøkerne og prøve å nå disse på nye arenaer som Facebook.

## Deler ut MC-vester

**Motorsykelimportørenes forening (MCF) deler nå ut refleksvester og bøker med tips om trafikksikker kjøring til folk som kjøper seg MC.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Fram til 10. august mistet 28 personer på MC livet i trafikken. Dette er ti flere enn i samme tidsrom i fjor. I elleve av ulykkene hadde fører høy fart, åtte av ulykkene var møteulykker, mens tolv var utforkjøringsulykker.

For å bidra til å redusere antall

**Nordland hadde flest antall trafikkdrepte sommeren 2008 med 11 omkomne foran Møre og Romsdal, som hadde 8 trafikkdrepte i perioden 1. juni til 23. august.**

Kjell Wold

OSLO: Sommeren 2008 har hittil krevd 75 liv i vegtrafikken på 80 dager. At to relativt sett tynt befolkede fylker med forholdsvis liten trafikk i forhold til mer sentrale områder i Sør-Norge har flest trafikkdrepte, er kanskje sommerens største overraskelse på ulykkesfronten på norske veier. Region vest med byregionene Bergen og Stavanger har kommet desidert best ut av sommertrafikken i antall trafikkdrepte.

I perioden 1. juni til 23. august 2008 er dette de tørre tall fra ulykkesommeren 2008 på norske veier:

**Region øst: 20 drepte**  
**Region sør: 19 drepte**  
**Region nord: 17 drepte**  
**Region midt: 11 drepte**  
**Region vest: 8 drepte**

### FYLKER:

Nordland:	11
Møre og Romsdal:	8
Hedmark:	7
Akershus:	6
Vestfold:	5
Buskerud:	4
Telemark:	4
Aust-Agder:	4
Østfold:	4
Troms:	4
Hordaland:	3
Vest-Agder:	2
Oppland:	2
Rogaland:	2
Sogn og Fjordane:	2
Sør-Trøndelag:	2
Finnmark:	2
Nord-Trøndelag:	1
Oslo:	1

Kartet viser hvor de 75 dødsulykkene i år har skjedd.

# NORDLAND OG MØRE OG ROMSDAL Verste u



drepte på MC, har Motorsykelimportørenes Forening (MCF) nå sendt refleksvester og bøker til sine medlemmers forhandlere, det vil si i hovedsak de som selger japanske og europeiske merker.

– Vi jobber både med holdninger, ferdigheter og synlighet. Nå oppfordrer vi våre forhandlere til å dele ut refleksvester til kunder for å øke synligheten av MC-kjørere. De blir for dårlig sett, sier Arve Lønnum i MCF og viser til de mange møteulykkene og kollisjonene i år.

– I tillegg deler vi ut en bok ved navn ”Full Kontroll - Godt tenkt” for å trimme det teoretiske grunn-

laget for bedre ferdigheter, sier han, og viser til at kjørestil også er en del av det å bli sett.

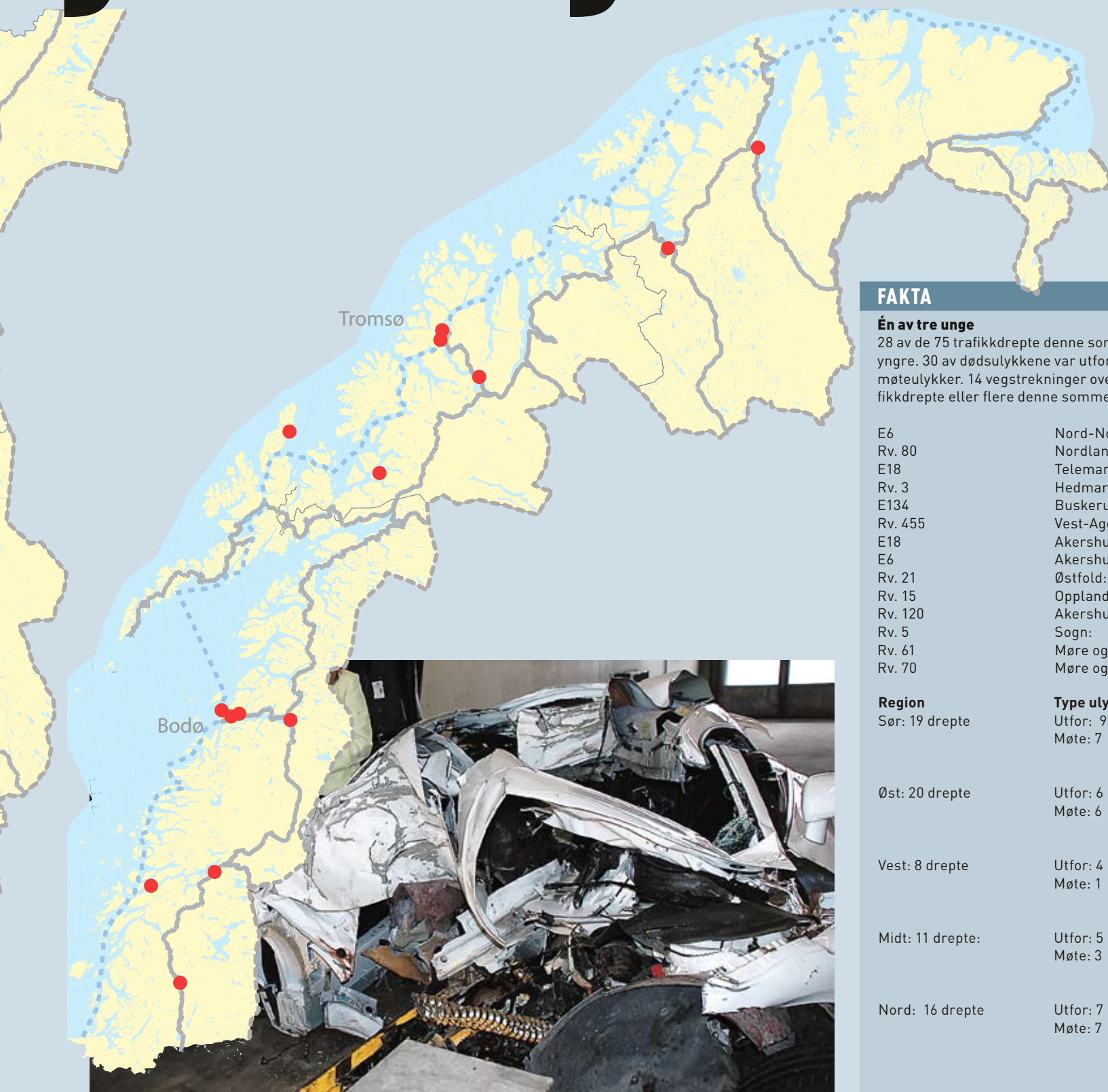
– Dette viser at samarbeid nytter, stor honnør til MCF for dette tiltaket, sier Sonja Sporstøl i Statens vegvesen.

**MC-vest:** – Som bilfører merker en godt at MC-kjørere synes bedre med vest, sier Kathrine Østbye hos Motorport Oslo. MCF har lagd refleksvester som forhandlerne skal dele ut til MC-kjøpere. (Foto: Henriette Erken Busterud)





# AL: Lykkesfylker



## FAKTA

### Én av tre unge

28 av de 75 trafikkdrepte denne sommeren har vært 25 år og yngre. 30 av dødsulykkene var utforkjøringsulykker, mens 24 var møteulykker. 14 vegstrekninger over hele landet hadde to trafikkdrepte eller flere denne sommeren:

E6	Nord-Norge:	5 drepte
Rv. 80	Nordland:	4 drepte
E18	Telemark:	3 drepte
Rv. 3	Hedmark:	3 drepte
E134	Buskerud/Telemark:	2 drepte
Rv. 455	Vest-Agder:	2 drepte
E18	Akershus/Østfold:	2 drepte
E6	Akershus:	2 drepte
Rv. 21	Østfold:	2 drepte
Rv. 15	Oppland:	2 drepte
Rv. 120	Akershus/Østfold:	2 drepte
Rv. 5	Sogn:	2 drepte
Rv. 61	Møre og Romsdal:	2 drepte
Rv. 70	Møre og Romsdal:	2 drepte

Region	Type ulykke	Alder:
Sør: 19 drepte	Utfor: 9 Møte: 7	16-25: 8
		26-40: 1
		41-60: 7
		61+: 3
Øst: 20 drepte	Utfor: 6 Møte: 6	16-25: 5
		26-40: 6
		41-60: 6
		61+: 3
Vest: 8 drepte	Utfor: 4 Møte: 1	16-25: 3
		26-40: 2
		41-60: 1
		61+: 2
Midt: 11 drepte:	Utfor: 5 Møte: 3	16-25: 4
		26-40: 1
		41-60: 3
		61+: 3
Nord: 16 drepte	Utfor: 7 Møte: 7	16-25: 8
		26-40: 2
		41-60: 5
		61+: 2

## E18-befaring i Bamble

I dag møtes Statens vegvesen, UP og Bambleaksjonen til befaring på ulykkesvegen E18 i Telemark.

Kjell Wold

BAMBLE: Sommerens mediefokus på trafikk- og ulykkesforholdene på stamvegen har gitt Bambleaksjonen uttelling, et nylig møte med vegdirektøren og befaring langs en strekning på 17 kilometer med 76 avkjørsler.

– Vi er tilfredse med den brede medieomtalen vi har fått, sier Vidar Tellefsen i Bambleaksjonen.

Distriktssjef i Statens vegvesen Nedre Telemark, Bjørn Cato Hustvedt, er glad for fokuset på trafikk-sikkerhetsforholdene på E18 i Telemark.

Aksjonen og Statens vegvesen er i hovedsak enige i hovedmålene om tryggere veg- og trafikkforhold på E18 i hele fylket. Tellefsen ønsker å øve politisk press mot Stortinget for raskere bygging av ny fire felts veg samt strakstiltak med utbedring av fire kryss på dagens veg.

### Neste år

– Vi regner med å starte utbedring av det første krysset ved Åby til neste år. Tidligere er tre T-kryss

utbedret. De siste årene er det også bygd flere kilometer gang- og sykkelveg langs E18 og flere fotgjengeroverganger og underganger. Så vi er i gang med flere trafikk-sikkerhetstiltak på denne strekningen, sier Hustvedt.

Han mener trafikk-sikkerhetseffekten er best ved å bruke midlene til fysiske midtskillere, utbedring av rekkverk og oppmyking av side-terreng.

**E18 i Bamble:** – Vi jobber mot samme mål, bedre og tryggere E18, sier f.v. distriktssjef i Statens vegvesen, Bjørn Cato Hustvedt og leder i aksjonsgruppa bedre E18, Vidar Tellefsen. (Foto: Kjell Wold)





## AKTUELT

### Sikrere Seljordveg

Denne sommeren og i fjor har det pågått nødvendige sikrings- og utbedringsarbeider på fv. 156 (bildet) på sørsiden av Seljordvatnet i Telemark mellom Seljord og Øvrebø. Entreprenørene Skanska, NCC og firmaet Håvard Åmot har bidratt med grøtting, masseutskifting og asfaltering av fylkesvegen. (Foto: Kjell Wold)



### E18-omlegging

I løpet av få dager vil trafikken ved E18 på Langåker i Sandefjord bli lagt om til ny trasé. Da blir venstre felt av den nye motorvegen som skal åpne neste sommer tatt i bruk for dagens trafikk på en 600-700 meter lang strekning. Det skjer fordi gamlevegen skal oppgraderes fram mot åpningen av den nye firefelts veien om trekvart år.

### Anbefaler dagens trasé

Etter å ha gjennomført en konseptvalgutredning foreslår Statens vegvesen at E18 gjennom Follo i Akershus bygges ut nær dagens veg og ikke får en ny trasé fra fylkesgrensen til Østfold og inn mot Vinterbro. Utredningen sendes nå til høring frem til 30. september. En av traseene som har vært vurdert, går øst for Ski og berører Osломarka.

### Firefelts rv. 120

750 meter av rv. 120 er gjort om til firefelts veg ved Skedsmokorset i Akershus. Ett av kjørefeltene i hver retning er forbeholdt kollektivtrafikken. Den gamle veien på strekningen er blitt gang- og sykkelveg og atkomstveg og den nye er bygget inntil. Veien ble tatt i bruk i fjor, men er fullført nå og regningen er kommet på 27 mill. kr.

### Økt sykkelbruk i sør

Prosjektet med de fem sykkelbyene i Region sør ser ut til å ha gitt en positiv effekt på økt sykkelbruk. En undersøkelse fra SINTEF viser at sykkelbruken i de fem byene har økt fra 2006 til 2008. På to år økte sykkelbruken fra 19 til 22 prosent i Kongsberg, fra 13 til 18 prosent i Sandefjord, fra 6 til 12 prosent i Notodden, fra 13 til 15 prosent i Grimstad og fra 22 til 27 prosent i Mandal. (Foto: Kjell Wold)



### Delåpning Kragerø

En del av parsellen Eklund-Sannidal på rv. 38 i Kragerø ble delåpnet i sommer. Det var strekningen forbi Vadfoss med blant annet den nye Vadfoss bru. Hele strekningen på nærmere 4 kilometer blir åpnet til vinteren, forteller kontrollingeniørene Arve Sundbø t.h. og Jens Erik Farsjø i Statens vegvesen.



**Sensorer:** Fra høyre Knut Arne Henriksen, Alta trafikkstasjon, Edvard Einarsen, Alta trafikkstasjon, Nils Eilif Hætta, Alta trafikkstasjon, Terje Holen, Sortland trafikkstasjon, Christine Larssen, Harstad trafikkstasjon, Gunn Bodil Strømseng, Finnsnes trafikkstasjon og Kato Hilbertsen, Tromsø trafikkstasjon (Foto Christine Larssen)

# Minst stryk i Alta

## Bare 5 prosent stryker på den praktiske prøven til førerkortet i Alta. Det er best i landet.

Giselle Jensen

ALTA: Kirkenes i øst og Alta i vest ligger i hver sin ende av statistikken for Finnmark. Mens 5 prosent av kandidatene stryker på den praktiske prøven i Alta, må hele 30 prosent gjøre et nytt forsøk i Kirkenes. Aller verst er det å komme med riktig svar på teoriprøven. På landsbasis stryker mer enn halvparten av de som prøver seg. På Sortland har 69 prosent strøket på teorien hittil i år, noe som plasserer Vest-erålen på verstringplassen.

Jeg tror de gode resultatene i Alta kan forklares på flere måter. En forklaring kan være at det er et resultat av god innsats på flere felt, sier Knut Arne Henriksen, leder for trafikksikkerhetsseksjonen. Som eksempel nevner han gode kjøreruter som er godt beskrevet og tydelige, drevne sensorer som har entydig forståelse av hva som er feil, og ikke minst kandidatens kunnskapsnivå. En annen forklaring kan være at opplæringskvaliteten er bedre og at elevene er motiverte til å gjennomføre en kvalitetsopplæring på en trafikk-skole.

### Kjøretimer gir kunnskap

Henriksen mener å se et mønster.

Tallene gir en bekreftelse på at det er en klar sammenheng mel-

lom antall kjøretimer eleven velger å ta, og resultatene. Kandidaten bestemmer jo selv når de går opp straks de obligatoriske timene er gjennomført. Derfor blir kandidatens holdninger viktig, påpeker Henriksen.

Han avfeier spekulasjoner om sensorene er snillere i Alta enn andre steder.

Det handler først og fremst om kandidatens holdninger til behovet for opplæring og skolens evne til å gjennomføre denne, sier han.

Næringa skriker etter mer obligatorisk opplæring. Dette er ikke noe vi vil gå inn i før konklusjonen fra den pågående evalueringen foreligger, sier Henriksen.

Det er et floket bilde der det er vanskelig å se klare tendenser, selv for fagfolk. Som et eksempel nev-

ner Henriksen at i Tromsø stryker 16 prosent til den praktiske prøven, mens 27 prosent stryker i Bodø, 30 prosent i Harstad og 29 prosent i Narvik.

Jeg vil påstå at trafikkbildet i Tromsø er mer komplisert enn byene vi her sammenligner med, sier Henriksen, som konkluderer med at byens størrelse og trafikkmengde antakelig ikke har noen særlig betydning.

### Må ned på 20 prosent stryk

Sammen med trafikkskolene burde vi ha en ambisjon om å komme ned på omkring 20 prosent stryk. Det er frustrerende å bruke så mye ressurser på å kjøre førerprøve flere ganger i en situasjon der det er stor etterspørsel og folk klager på for lang ventetid til oppkjøring, sukker han.

## Teorispørsmål leses opp digitalt

Fra neste år vil alle få mulighet til lyd støtte på teoriprøven. Dette er til hjelp for alle, og spesielt de med lesevansker.

Henriette Erken Busterud

OSLO: Kandidater som har lese- og skrivevansker har krav på å få lest opp spørsmålene når de skal ta teoriprøve. Hvert år gjennomfører Statens vegvesen mellom 12 000 og 15 000 slike tilrettelagte muntlige prøver, noe som legger beslag på sensorer i en tid med lange ventetider.

Vi har nå fått utviklet en god nok digital talestemme, og skal lage lydfiler av spørsmål fra oppgavebassen vår. I høst skal vi teste talesyste-

met, og målet er at det skal være på plass fra nyttår, sier Lars Inge Haslie, som jobber med føreropplæring i Statens vegvesen. Han forklarer at alle som skal ta teoriprøve vil få tilgang til lyd støtte ved et høytalerikon, slik at de kan velge å få spørsmålene opplest. I første omgang blir spørsmålene på bokmål, men på sikt vil det også bli spørsmål på nynorsk og engelsk.

Svenskene har allerede et slik talesystem for teoriprøve. Dette har redusert antall tilrettelagte prøver med 30 prosent.

Det vil fortsatt være folk som har behov for tilrettelagt teoriprøve, det avhenger av graden av lese- og skrivevansker. Men våre sensorer vil uansett få tid til flere førerprøver enn før, sier Haslie.



**Opplaste teorispørsmål:** Fra neste år kan de som vil få lest opp teorispørsmål digitalt. (Illustrasjon: Kyrre Wedvik)



# Avansert juks

**Avansert elektronisk utstyr i reneste James Bond-stil er tatt i bruk for å jukse på teoriprøven i Oslo. Men sakene er ikke politianmeldt.**

Håkon Aurlien

RISLØKKA: – Vi har ved to tilfeller avslørt folk som har prøvd å jukse seg til bestått ved å bruke avansert kommunikasjonsutstyr. Slik juks gir stryk og karenstid for ny prøve tilsvarende annen type juks, sier Stene Jakobsen som er seksjonsleder for førerkortsensorene i Stor-Oslo.

## » Slik juks gir stryk og karenstid for ny prøve.

Utstyret ble oppdaget i et tilfelle før jul i fjor, og et nytt tilfelle rett før sommeren i år. I begge tilfeller var kommunikasjonsutstyr tapet til kroppen på personer som ønsket å ta teoriprøve ved Risløkka trafikkstasjon.

### Skjorteknapp

En skjult mikrofon, og i et tilfelle et minikamera gjemt i en skjorteknapp, ble brukt til å kommunisere teorisprøvelene trådløst til medlemsvorne i en bil parkert utenfor trafikkstasjonen. De kunne slå opp i bøker og lese rett svar tilbake til kandidaten, som hadde en ørliten høytaler skjult i øret. Slik skulle kandidaten kunne svare riktig, uten å kunne trafikkreglene.

– Det er ikke bra. Folk må kunne spillereglene i trafikken, sier Stene Jakobsen.

### Lagt igjen

Ved det siste tilfellet ble det besluttet å tilkalle politiet. Kandidaten valgte selv å ta av seg utstyret og å legge det igjen på trafikkstasjonen. Etter en juridisk vurdering besluttet Statens vegvesen å ikke gå til

politianmeldelse.

– Det er sterkt å se hvor langt noen vil gå for å slippe å lese teori, men det finnes ikke egne straffebestemmelser som gjør dette mer ulovlig enn annet juks. Derimot vil saken være langt mer alvorlig dersom det viser seg at noen tjener penger på å organisere dette jukset. Vi har ikke grunnlag for å si at dette er snakk om organisert virksomhet, sier Stene Jakobsen.

### Rutiner

Ustyret ble oppdaget av våkne medarbeidere ved trafikkstasjonen.

– Vi har rutiner for å se etter juks, og utstyret ble oppdaget av årvåkne medarbeidere. Nå er vi litt skjerpet og vil nok også ha skjerpede rutiner for å avdekke tilsvarende juks fremover, sier Stene Jakobsen.

24 000 teoriprøver ble foretatt ved Stor-Oslos tre trafikkstasjoner i fjor (Risløkka, Billingstad og Drøbak). 55 prosent endte med stryk.

### Imponert

Jakobsen er imponert, og samtidig bestyrtet over det utstyret som ble brukt. Det eneste som skilte videokameraet fra en ordinær skjorteknapp, var et ørlite hull samt mangel på knappetråd.

– Dette er utstyr folk flest bare kjenner fra James Bond-filmer, sier Stene Jakobsen.

### Utvidet karantene

I et forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften, som nå er sendt på høring, foreslår Statens vegvesen utvidet karantenetid der det oppdages fusk under førerprøven.

**Videoknapp:** To ganger er teorkandidater ved Risløkka trafikkstasjon avslørt med avansert kommunikasjonsutstyr festet på kroppen. – Avansert juks, sier seksjonsleder Stene Jakobsen, som her viser fram et videokamera kamuflert som en skjorteknapp. (Foto: Håkon Aurlien)



## Frikjent sensor

**En sensor i Statens vegvesen er frikjent i Bergen tingrett etter førerprøve med en kandidat som var påvirket av amfetamin og hasj.**

Geir Brekke

BERGEN: Påtalemyndigheten har tatt frikjennelsen til etterretning. Det er over et år siden den aktuelle førerprøven ble avholdt. Aktor baserte tiltalen på vegtrafikklovens paragraf 17, annet ledd - om å la

en annen bruke motorvogn uten å ha forvisset seg om at føreren fyller vilkårene for å føre vognen. Aktor la ned påstand om betinget fengsel i 18 dager og en bot på åtte tusen kroner.

### Ansvar

Tingretten er enstemmig kommet til at bestemmelsen i vegtrafikkloven ikke kommer til anvendelse i dette tilfellet. Retten viser til vegtrafikklovens paragraf 24, der det fremgår at det er kandidaten som under førerprøven regnes å være

fører av bilen, i motsetning til øvelseskjøring, der sjåførlæreren har ansvaret.

Retten innrømmer at domslutningen er gjort under tvil. Fordi retten kom til at bestemmelsen ikke kunne anvendes overfor en sensor under førerprøve, tok retten ikke stilling til skyldspørsmålet – hvorvidt sensor hadde opptrådt uaktsomt i situasjonen.

– Hvis retten hadde kommet til at vegtrafikklovens paragraf 17, annet ledd kunne anvendes, er det altså likevel ikke sikkert at retten

hadde dømt sensor for å ha overtrådt bestemmelsen, sier Martin Søfteland, juridisk rådgiver i Statens vegvesen.

**Akseptert:** Aktor Bjarte Aarlie har tatt frikjennelsen til etterretning, og dommen ble ikke anket. (Foto: Geir Brekke)





## AKTUELT

**Trygg tunnel**

■ ■ Tilbudsåpningen for rehabiliteringen av tunnelen Grimstadporten (bildet) på E18 i Aust-Agder ga bare en tilbyder. Veidekke Entreprenør AS skal ha 33,3 millioner kroner for jobben eks. moms. Det betyr en totalsum på rundt 40 millioner kroner for den omfattende tunnelutbedringen. En avgjørelse om dette tas ganske snart. (Foto: Kjell Wold)

**Utbedre vegversting**

■ ■ Fem firmaer kjemper nå om jobben med å utbedre de siste ti km av rv. 284 fra Vikersund og østover mot Sylling i Buskerud. Tilbyderne er: Åsmund Pettersen og sønn AS: 6,7 mill. kr, NCC Roads AS: 4,9 mill. kr, Dokken AS: 6,4 mill. kr, Aktiv veidrift AS: 4,8 mill. kr og Mesta AS: 5,2 mill. kr. Utbedringen skal være ferdig om drøye to år.

**Stor forskjell**

■ ■ Fire entreprenører har lagt inn tilbud på bygging av 550 meter veg i dagen, 440 meter fjelltunnel og 2,3 km lokale veger på Kråkerøy i Fredrikstad. Mens Mesta og AF tilbød jobben for drøyt 170 mill. kroner og Veidekke 178,3 mill. kroner, hadde Sarpsborg Park og Anlegg laveste bud på 128,3 mill. kroner. Anbudene er nå til kontrollregning.

**Stor interesse**

■ ■ Sju entreprenører kjemper om jobben med ombygging av krysset E16/rv. 35 ved Styggeidalen på Ringerike. T-krysset skal utvides og utbedres med planfri utkjøring på E16 og T-kryss med rv. 35. Senneseth Anlegg får jobben for 15,5 millioner kroner eks. moms. De hadde laveste tilbud, 10 millioner kroner under høyeste bud.

**Kortare i Lærdal**

**E16 mellom Bergen og Oslo blir 2,2 km kortare og ikkje minst langt tryggare når parsellen Voldum-Borlaug blir opna 3. september.**

Geir Brekke

BERGEN: Trafikken har auka jamt og trutt etter at Lærdalstunnelen blei opna for snart åtte år sidan. Dagens E16 er her gamal og skrøpeleg, med dårleg bæreevne og tronge passasjer gjennom tun og grend. I vårløysinga burde vegen stundom vore stengt, men no blir det ei ny tid for den veksande stamvegtrafikken fram mot Borlaugkrysset, der trafikken delar seg mellom Hemsedalsfjell og Filefjell.

I desse bompengetidene kan det vere verd å notera seg at nyanlegget er fullfinansiert over statsbudsjettet. Årsdøgntrafikken ligg på 1 700 køyretøy og kvar femte bil er tungtransport.

Nyanlegget er lagt på sørsida av dalen og krysser Lærdalselva med to pilarbruer før E16 kryp gjennom fjellryggen i den to km lange Tuftåstunnelen. Kostnaden er på 260 millioner kroner i 2006-verdi, og rasteplassen på strekninga kjem på plass som planlagt. Det skjer ikkje alltid på store vegprosjekt når det må kuttast i kostnader undervegs.

Samferdsleminister Liv Signe Navarsete står for den offisielle opninga av nyanlegget, på heimebane. (Foto: Sveinung Brude)

**FAKTA****E16 Voldum-Borlaug****Lengde:** 8,5 kilometer**Tunnel:** Tuftåstunnelen til kilometer med profil T 8,5**Bruer:** Bergsbrui 144 meter, Eråksbrui 98 meter og Nygårdbrui 25 meter.**Rastiltak:** Fire rasvollar**Service:** Rasteplass og kvileplass for tungbil**Byggeperiode:** November 2005 til september 2008.**Entreprenørar:** Mika (veg og tunnel) Veidekke (bruer) og NTE (elektro)**Kostnad:** 260 millioner kroner. (2006-verdi)

# Bergingsplan for fjellet

**Statens vegvesen er i dialog med politiet og sivilforsvaret for å sikre berging av trafikantane på fjellovergangane dersom ein kolonne køyrer seg fast i uvær.**

Geir Brekke

LEIKANGER: Arbeidet kjem som eit resultat av innskjerpinga av rutinane for kolonnekjøring over fjellovergangane som blei innført sist årsskifte. Det er ei øvre grense på 25 bilar i kvar kolonne, samstundes som det berre blir køyrt kolonne i ei retning om gongen.

Bakgrunnen for innskjerpinga av kolonnerutinene var ei hending på riksveg 7 over Hardangervidda i vinterferien 2006. Da køyrde to kolonner seg fast og snødde inne midt på vidda, med tilsaman 180 passasjerar i bilane. Desse blei evakuerte til Halne fjellstove.

**Berging**

Retningslinene set og krav om at Statens vegvesen må ha eit opplegg som kan berge ut alle passasjerane dersom kolonna skulle setje seg fast på høg fjellet ved brå forverring i vær og vind. Dette fekk ein ikkje nokon plan for sist vinter, men Statens vegvesen Region vest har det siste halvåret vore i kontakt med politiet og sivilforsvaret for å finne eit beredskapsopplegg for slik berging.

**Beltevogner**

– I vårt distrikt har vi hatt kontakt med Sogn og Fjordane politikammer og sivilforsvaret om saka. Målet vårt er å få eit opplegg som kan berge ut inntil 100 personar dersom kolonna køyrer seg fast i snøen, seier distriktssjef Nils Magne Slinde (bildet) i Sogn.

Distriktet han leiar har ansvaret for dei høgste talet med fjellovergangar i Sør-Norge.



**Snør att:** Vindaue kan gi stengt veg medan kolonna er på veg over fjellet. (Arkivfoto: Geir Brekke)

overgangar i Sør-Norge.

– Vi ventar no på svar på kva for praktiske og økonomiske følger eit slikt opplegg vil få for Statens vegvesen som veghaldar for fjellovergangane, seier Slinde.

Dei nye retningslinene vil og bli vurdert på bakgrunn av erfaringar frå sist vinter. Når talet på passasjerar som kan vere med i kvar kolonne er avgrensa, vil dette kunne føre til at det vil bli færre bilar når bussar med mange passasjerar inngår i kolonna. På nokre fjellovergangar går det ekspressbuss

i faste ruter, medan turbussar er aktuelt på alle strekningane.

**Nei frå Forsvaret**

Voss og Hardanger distrikt har vore i kontakt med forsvarret for å høyre om dei kunne ta del i eit beredskapsopplegg. Men Forsvaret på Voss har ikkje hatt høve til å gå inn i slike diskusjonar om nye oppdrag utanfor det ein ser på som Forsvaret sine kjerneoppgåver.

– Forsvaret er under omorganisering og vi fekk som svar at dei ikkje kunne ta på seg slike oppgå-

ver no, seier seksjonsleiar Lars Øyre i Voss og Hardanger distrikt.



## Anken avvist

**Dommen på fire års fengsel av tidligere adm. dir. Ole Lund Riber i Nordtrafikk blir stående etter at Hålogaland lagmannsrett vedtok å avvise anken.**

Giselle Jensen

OSLO: Den tidligere administrerende direktøren i ferje- og buss-selskapet Nordtrafikk ble i april dømt til fire års fengsel da Nordtrafikksaken var til behandling i Vesterålen tingrett.

Han anket dommen, men Hålogaland lagmannsrett har ikke tatt anken knyttet til ferjedriften til følge fordi de mener Ribers ansvar for ferjebedrageriet er åpenbar.

Dommen i tingretten i spørsmålet om juks med tallene som utløser tilskudd fra Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune til ferjedriften, blir dermed stående.

**Ankebehandling på buss**

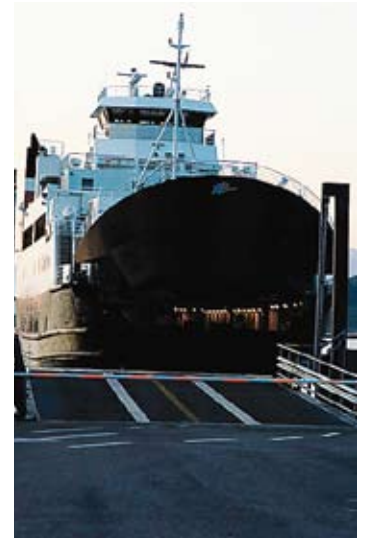
Nordtrafikkselskapene og tre tidligere direktører ble i april dømt for bedrageri med subsidier for til

sammen drøyt 30 millioner kroner. Bedrageriet gjaldt ferje- og bussdriften i perioden 1995 – 2003.

I skyldspørsmålet for bedrageri knyttet til bussdriften har retten åpnet for ny behandling etter anke. Saken er foreløpig ikke berammet.

**Møysalen:**

Ferja mellom Melbu og Fiskebøl sto sentralt i Nordtrafikk saken. (Arkivfoto: Henriette Busterud)

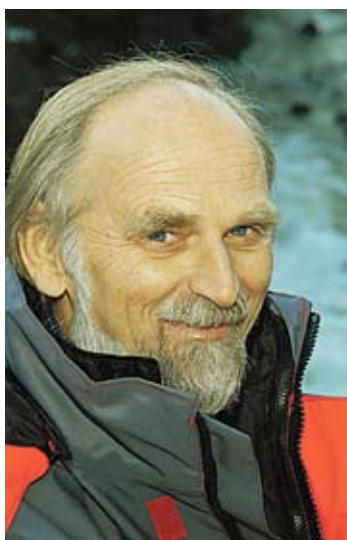






**Store steiner:** En person ble alvorlig skadet da store steiner raste ned i vegbanen ved Oppdølstranda i Møre og Romsdal søndag 24. august. (Foto: Kjell Ove Holsbøvåg, Tidens Krav)

# Rammer tilfeldig



**Rv. 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal er en av mange rasutsatte vegstrekninger på Vestlandet.**

Geir Brekke

BERGEN: Raset søndag 24. august er bare ett av flere steinras som har

**Fagmann:** Jan Otto Larsen arbeider med skredutredning i Statens vegvesens klimaprojekt. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

gått denne sommeren, og som bekrefter at steinras kan skje året rundt, under ulike værforhold. Det går ras etter kraftig nedbør, som på E16 ved Dale i Hordaland for drøye to uker siden. Og det går ras i solgang på en varm og fin sommerdag, som i Sunndal søndag kveld.

## Tilfeldig

Forskjellen er at mens raset i Hordaland ikke traff noen av de nær fem tusen kjøretøyene som gjennomsnittlig passerer her daglig, så rammet steinraset i Sunndal dessverre en forbipasserende med full kraft, på samme måte som en ung kvinne ble truffet av steinnedfall og mistet livet på rv. 55 i Fatlaberget i Sogn for ti måneder siden.

## Mer nedbør gir flere skred

– Med økt nedbør i årene framover kan vi vente oss hyppigere skred, sier Jan Otto Larsen i Vegdirektoratet. Han er engasjert med Klimatransport-prosjektet i etaten, der skredutviklingen er et viktig element.

– En klimaendring som gir 10-20 prosent større vannmengder vil gi en økt frekvens i skred. At dette vil gi økt omfang av jordras og flomras er ganske sannsynlig. I dag kan vi ikke si noe sikkert om økt nedbør også vil påvirke omfanget av fjellras og store steinsprang. Men det kan antydes at en slik utvikling vil kunne komme, sier Larsen til Vegen og vi.

Prosjektet vil se nærmere på

sammenhengen mellom klimaendringer og faren for skred. Klimatransport-prosjektet skal gjøres ferdig i 2010.

## 30 milliarder

Lange tunneler ser mange plasser ut til å være den beste løsningen for rasutsatte vegstrekninger langs bratte fjordarmer. Dermed blir det store og dyre prosjekter, som det kan ta tid å få finansiert.

Jan Otto Larsen antyder et rest-behov på mellom 25 og 30 milliarder for rassikring av riks- og fylkesvegnettet, basert på den prisstigningen Statens vegvesen har opplevd det siste året, alt etter hvilken risiko vi kan tåle på vegnettet.

## Lang tunnel

**– Bygging av ein lang tunnel på rv. 70 Oppdølstranda er nemnd i rassikringsplanen for Statens vegvesen Region midt.**

Geir Brekke

BERGEN: Det er ein av dei framste rassikringseksperterane i Statens vegvesen, Arnold Hustad i Ørsta,

som seier dette til Vegen og vi. Han har hatt ansvar for arbeidet med planen, som er den tredje av dei regionale rassikringsplanane i etaten. Region vest var først ute med sin plan, og seinare har Region nord kome i mål, og nyleg også Region midt. Dette er dei tre mest utsette rasregionane i landet.

– Det er diskusjon om lengda på rassikringstunnelen i Oppdøl-

stranda, men Statens vegvesen har rådd til at det blir vald ein tunnel på 7,4 km, som er det lengste alternativet.

Vi har ikkje noko kostnadsoverslag over dette i dag, men det vil nok bli tale om mellom 600 og 800 millionar kroner, seier Arnold Hustad.

Oppdølstranda kommer ganske høgt på prioriteringslista i rassikringsplanen til Region midt.

Som kjent er prosjekta prioritert etter ei vekting, der ma. rasfrekvens, trafikkmengde og høve til omkøyning tel med.

Fylkestinget i Møre og Romsdal har prioritert rv. 70 Oppdølstranda på tredjeplass mellom rassikringsprosjekta i fylket. På førsteplass kjem rv. 60 Stranda-Hellesylt, som truleg blir sett i gang i 2009, og på andreplass Geiranger.

## FAKTA

**Omfang:** Årleg er det kring 2 000 naturhendingar som gir stengte riks- og fylkesvegar. 90 prosent av dette er skred.

**Behov:** Rassikring av hovudvegnettet kan koste mellom 25 og 30 milliardar kroner, etter kva risiko ein kan tole i framtida.

**Risiko:** Gjennomsnittleg er det årleg ein til to personar som dør etter ras på vegane.



## REPORTASJE

**OSLO** ■ Én for én, med millimeterpresisjon, går de knapt 120 meter lange og 37 000 tonn tunge elementene til Bjørvikatunnelen nå til bunns i Oslo havn. Om to år åpner tunnelen for biltrafikk.

**Håkon Aurlien**

– Vi har små marginer. Det skal være mindre en 30 millimeter høydeforskjell på elementene når de er lagt på plass. Det er viktig for å unngå spenninger senere, sier byggleder Geir Sorte.

Første element ble lagt på plass inn mot Festningstunnelen mens Vegen og vi var i trykken. De øvrige fem følger fortløpende fram til midten av oktober, og blir liggende åtte til elleve meter under havoverflaten.

#### Sakte

Det godt besøkte operataket i Oslo sentrum er et veldig godt valg for den som ønsker å følge med på nedsenkingsoperasjonen. Men det kreves stor tålmodighet, for senkingen av elementene vil foregå kontrollert, og veldig sakte.

– Tidspunktet når vannet lukker seg over tunneltaket er kanskje det eneste som vil kunne sees med det blotte øye, sier Geir Sorte.

Det er det siste noe menneske ser av tunnelene, utenfra. Oslofjordens vann er ikke kjent for god sikt. Og elementene skal ned i en utgravd grøft og dekkes med sand.

En spesialrigg bygget til Øresundforbindelsen er hentet inn for å legge ut pukkk på omtrent 70 cm i tunnelgrøfta. Dimensjonene er store når fartøyet fordeler pukken kontrollert med millimetryaktighet.

#### Negativ oppdrift

De seks tunnelementene er bygget på Hanøytangen ved Bergen, to hvert av de siste tre årene, og ble slept rundt kysten til Oslo. Luftvolumet inne i elementene var så

stort at de tross vekten på 37 000 tonn hadde positiv oppdrift, og stakk en meter over overflaten.

Etter at de kom til Oslo, ble de fylt med store mengder betong og stikker nå 30 cm over overflaten. Før de skal senkes må de ha negativ oppdrift, dvs. veie så mye at de ligger i ro på sjøbunnen. Det skjer i form av mer betong, asfalt og ulikt teknisk utstyr som skal monteres inne i elementene de kommende to årene.

– Når alt er ferdig vil hvert av elementene ha en netto negativ oppdrift på rundt 2000 tonn, sier Sorte.

– Vegger, bunn og tak er støpt langt tykkere enn hva som var nødvendig for å gi nok styrke, men betongen trengtes uansett for å få nok tyngde, sier han.

#### Flytende kraner

Senkingen skjer ved at elementene festes til flytende vinsjer, hvorpå ballastanker inne i elementene fylles med vann slik at elementene netto veier rundt 160 tonn. Dermed kan de forsiktig senkes og bukses nøyaktig på plass.

En smart byggeteknikk bidrar til å tette overgangene mellom elementene. Rundt endeveggene, som settes mot hverandre, er det tykke pakninger i gummi. Når vannet mellom to elementer tas bort, vil trykket fra motsatt ende klemme elementene tett sammen. Så kan endeveggene fjernes.

– Dette er første gang denne byggemetoden brukes i Norge, men vi har utstyr og erfarne folk med fra bl.a. Nederland der metoden har vært brukt mange ganger. Dette skal bli en trygg tunnel, sier byggleder Geir Sorte.



# Senkes med millimete

(Illustrasjoner: Arild W. Solerød)

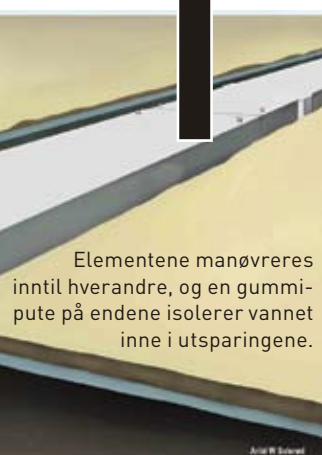




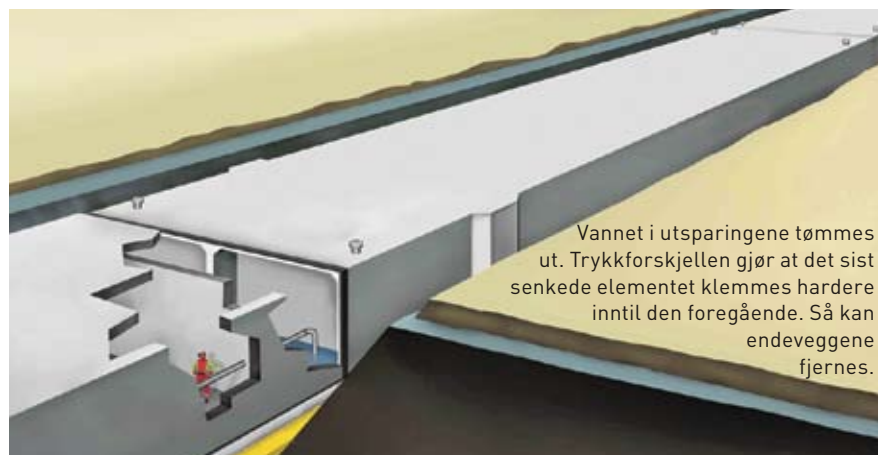


**Senketunnel:**  
Byggeleder Geir Sorte foran tunnel-element 2 til Bjørvikaforbindingen. (Foto: Håkon Aurlien)

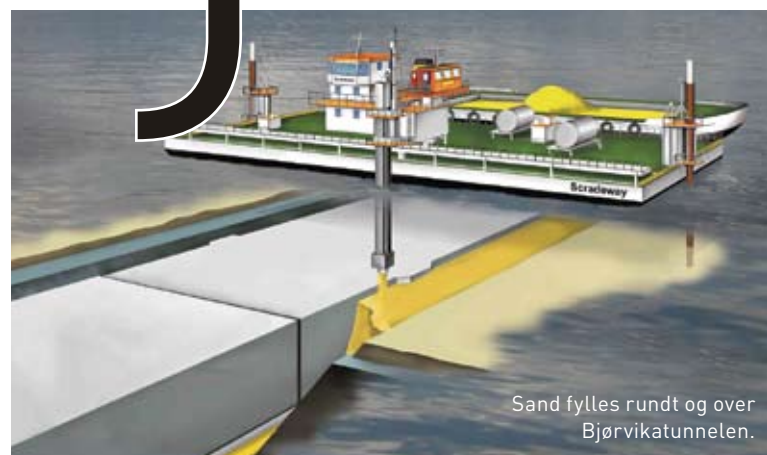
# rpresisjon



Elementene manøvreres inntil hverandre, og en gummitpute på endene isolerer vannet inne i utsparingene.



Vannet i utsparingene tømmes ut. Trykkforskjellen gjør at det sist senkede elementet klemmes hardere inntil den foregående. Så kan endeveggene fjernes.



Sand fylles rundt og over Bjørvikatunnelen.



## MILJØ

**Bytter brufuger**

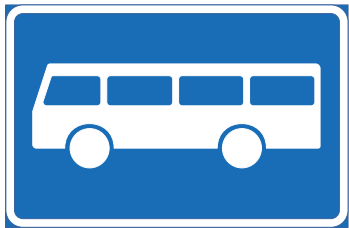
■ ■ Det er ventet køer inntil Mjøsbua frem til 1. oktober etter at Statens vegvesen har satt i gang arbeidet med å bytte ut to fuger som er slitt etter 20 års påkjenninger. Et av kjørefeltene er stengt mens arbeidet pågår og derfor anbefales bilister å bruke andre veger enn E6 i perioder med mye trafikk. De første fugene ble skiftet i fjor høst.

**ATK mot tunnelulykker**

■ ■ Fotobokser tas nå i bruk for å hindre fartsulykker i Rælingentunnelen unfor Lillestrøm. Ved utløpet av tunnelen er det på åtte år skjedd 28 personskadeulykker. En rekke av disse skyldes for høy fart ut av tunnelen og inn i en rundkjøring. Politiet har beslaglagt rundt 100 førerkort i området og nå skal fotobokser brukes for å øke oppdagelsesrisikoen.

**1,5 mill. kr til busstopp**

■ ■ Statens vegvesen vil i år bruke om lag 1,5 millioner kroner til rehabilitering av busslommer og kollektivholdeplasser i Nordland, Troms og Finnmark. Nordland skal bruke omtrent halvparten av dette beløpet, mens de to andre fylkene deler resten omtrent likt seg imellom.

**Ny parsell**

■ ■ Fire entreprenører vil bygge rv. 80 Røvik-Strømsnes, som er en del av Vegpakke Salten. Laveste tilbud hadde Leonhard Nilsen & Sønner AS med 355,1 millioner kroner. De andre tilbudene kom fra AF Skandinavia AS: 371,2 mill. kr, Mesta AS: kr 366,2 mill. kr og Veidekke Entreprenør AS: kr 407,3 mill. kr. Kontrakt mellom Statens vegvesen og valgt entreprenør kan inngås i slutten av september. Prosjektet rv. 80 Røvik-Strømsnes blir Nord-Norges første som skal bygges med en meters midtfelt.

**Må tåle nattestøy**

■ ■ Beboerne rundt Carl Bernerkrysset og i Trondheimsveien i Oslo må regne med uvanlig nattestøy de kommende ukene. Stålpilaster skal bankes fire meter ned i bakken i forbindelse med arbeidet under vegen og det skal skje i tre uker frem til 19. september. På grunn av trafikkavviklingen i området må arbeidet foregå om natten, fra kl 01.

**Nye bussfelt**

■ ■ Statens vegvesen har fått inn tilbud på bygging av to nye bussfelt langs rv. 585 Natlandsvegen og Årstadvegen i Bergen, det siste inkluderer også en del nye holdeplasser. På det største oppdraget har Bøe & Lepsøy laveste pris, med 12,1 mill. kr. Mesta følger med 12,3 mill. kr. og Løvaas Maskin 13,4 mill. kr. Løvaas er lavest på jobb nr 2.

# Støykart på nett

**Statens vegvesen har kartlagt støyen langs 500 kilometer av de mest trafikkerte riksvegene utenom Oslo. Nå er støysonekart lagt ut på nettet så du kan se hvordan det er der du bor.**

Henriette Erken Busterud

OSLO: Statens vegvesen har beregnet støynivået langs riksveger der det passerer mer enn seks millioner kjøretøy i året, etter pålegg fra EU. EU har til nå ikke blitt enig om et felles støykrav som alle land skal innfri. Derfor er det foreløpig opp til det enkelte land hva som prioriteres av tiltak.

**55 desibel**

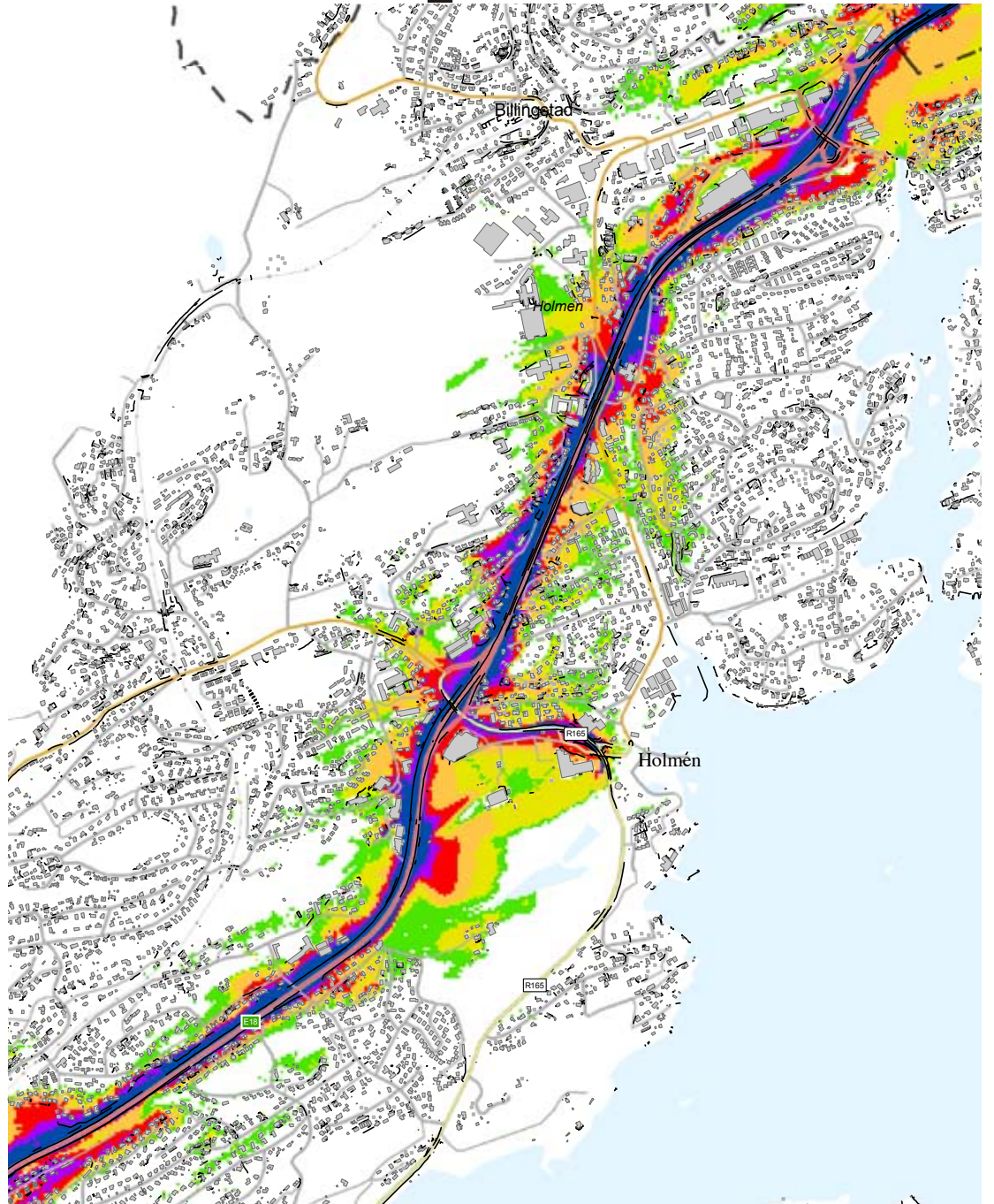
- Beregningene viser at det er 130 000 som bor langs de registrerte vegene som har mye støy utenfor boligen sin, det vil si støynivå på over 55 desibel. En tredjedel av disse er utsatt for støy over 65 desibel. I tillegg er det over 20 000 barn i skoler og barnehager som har mye støy når de er utendørs, sier støysperts Ingunn Milford i Statens vegvesen. Når det gjelder nattestøy er det 90 000 privatpersoner som har støy over kartleggingsgrensen utendørs.

- Vi lager nå regionvise handlingsplaner for hva som skal gjøres. Disse skal oversendes Statens forurenstilsyn, som rapporterer videre til EU, forteller hun.

**Ser tiltak under ett**

Det er første gang det er en så omfattende beregning av støy langs vegnettet.

- I handlingsplanene har vi oversikt over tiltak som kan redusere støyplagene utendørs. Støyskjerming, fasadeisolering og støysvake vegdekker er det som reduserer støyen utendørs mest. Vi tester blant annet støysvak asfalt på flere strekninger rundt om i landet, opplyser Milford. Om fire år skal



**Støykart på nett:** Statens vegvesen har lagt ut støykart for 500 km av de mest trafikkerte vegene på vegvesen.no/stoy. (Illustrasjon: Støykart for Asker som viser utbredelsen av støy langs E18)

støyen kartlegges på nytt, og da skal alle veger med over 8 000 biler i døgnet være med.

**Innendørs støy**

Innendørs støy har, i motsetning til utendørs støy, lovpålagte maksver-

dier. Disse er også kartlagt og rapportert til fylkesmennene.

- For fire år siden ble det gjort tiltak for 500 millioner kroner på 2 600 boliger langs riksveger. Ny kartlegging i fjor viste at ytterligere 1 100 boliger muligens har vippet

over grensen for innendørs støy som er 42 desibel. Statens vegvesen skal vurdere disse boligene og se nærmere på type vinduer, vegger og ventiler. Aktuelle boligeiere vil bli kontaktet i løpet av høsten, opplyser Milford.

## Kjøpte tolv hybridbiler

**Statens vegvesen har fått tolv splitter nye hybridbiler.**

Håkon Aurlien

OSLO: Bilene kjøres som ordinære biler, men bruker så lite bensin at de kan skilte med et CO<sub>2</sub>-utslipp så vidt over 100 gram/km.

- Det er viktig at vi selv går foran i arbeidet for en mer energieffektiv trafikk, sier miljøkoordinator Karl Sigurd Fredriksen i Statens vegvesen Region sør.

Ni av bilene skal til Region sør og plasseres i Arendal, Skien, Drammen, Hønefoss, Notodden, Kristiansand og Tønsberg. To biler skal gå i Trondheim og en i Bodø, tilgjengelig for Statens vegvesens folk ved tjenesteoppdrag.

De tolv nye bilene er hybridutgaver av Honda Civic. De kjøres

akkurat som ordinære automatgearede biler, men under panseret sitter en bensinmotor koblet til en elektromotor. Batteriet lades dels av overskuddsenergi fra bensinmotoren, dels ved nedbremsing av bilen f.eks foran lyskryss. Spesielt i bytrafikk er hybridbilene overlegne andre bensindrevne biler. Ved blandedt kjøring har de et forbruk på rundt en halv liter bensin per mil.

Statens vegvesen har fra før fire Toyota Prius hybridbiler. Kun en EL-bil er nå i etatens tjeneste, i Trondheim, men fire nye Think EL-biler er under bestilling men vil først kunne leveres i 2009.

**Grønne biler:** Miljøkoordinator Karl Sigurd Fredriksen (f. v.) og bilkjøpskoordinator Kaare Berglund overtok bilene fra Gunnar H. Svensen i Bilias Personbil AS. (Foto: Håkon Aurlien)





## Tilbudsåpning

■ ■ Tilbudsåpningen på ferjesambandet rv. 869 Storstein-Lauksundskaret i Troms gav fem tilbud på 256,4 mill. kr, 259,9 mill. kr, 212,5 mill. kr og 275,3 mill. kr. En tilbyder gav et alternativt tilbud på 259,3 mill. kr. Statens vegvesen vil sjekke formelle og tekniske krav og ta en avgjørelse innen tre måneder. Kontrakten gjelder for 2011-2018.

## Tunnelkontrakt til Mesta

■ ■ Statens vegvesen har signert kontrakt med Mesta AS for tunnelarbeidet på rassikringsprosjektet Bjørke-Leira på fv. 41. Kontrakten er på knapt 90 mill. kroner. Det skal i tillegg ut kontraktar på elektro, ventilasjonsvifter, radiokommunikasjon og asfalt slitelag.

— Vi er godt fornøgd med å signere kontrakten og startar opp arbeidet

i september. På det meste vil 20 Mesta-tilsette vere i arbeid, seier Jonny Madsen som skal vere prosjektleiar for Mesta AS. Gjennom prosjektet Bjørke-Leira blir den rasfarlige strekninga erstatta av ein 1.920 meter lang tunnel. Tunnelen startar på Bjørke attmed kraftstasjonen til Tussa Kraft og kjem ut på Leira ca. 150 meter innfor nausta.

## Tidlegare E18-opning

■ ■ Etter forhandlingar har Statens vegvesen og Skanska blitt einige om å opne strekninga mellom Langåker og Bommestad på E18 gjennom Vestfold før sommarferien 2009. — Eg er svært glad for denne avklaringa. Ho vil gi positive effektar knytte til både trafikktryggleik og framkome, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete. Den opp-

havlege opninga var planlagt til hausten 2009, den endelege opningsdatoen blir fastsett etter jul. Avtalen byggjer på den gjeldande kontrakten, som er gitt ei tilføyning i samsvar med semja som er oppnådd. Kostnaden på den forserte opninga er 8,9 mill. kr, og består av entreprenøren sine forseringskostnader og innsparringane til Statens vegvesen.



**Vask:** Et forsøk med kraftig vask av sommerglatt asfalt falt godt ut i Oslo sist uke. Knut Olav Nilsen hos funksjonsentreprenøren ISS leide inn spesialmaskinen. (Foto: Håkon Aurlien)

# Sommerglatte vegger

**– Vi må ha økt bevissthet mot sommerglatte vegger, for dette er et problem som gjentar seg år etter år, sier Olaf Mathisen i Statens vegvesen.**

Håkon Aurlien

OSLO: Forrige uke ble spesielt glatte partier blant annet på Ring 3 og E18 rubbet opp med en østerriksk spesialmaskin. Målinger hadde vist at enkeltpartier hadde en friksjonskoeffisient på under 0,4 etter regn, det vil si var glattere enn normale vinterveger. Etter høytrykksvask var friksjonen doblet.

### Viktig

– Vi vet at god, jevn og ikke minst forutsigbar friksjon er viktig for å unngå ulykker. I Oslo har vi målt friksjon i ti år og vi vet at vi har god friksjon vintertid, men at vi fra midtsommer har mange vegdekker uten tilfredsstillende friksjon i regnvær. Det bekymringsfulle er at glattheten oppstår flekkvis og i svinger eller steder der trafikken endrer hastighet, altså steder der trafikantene trenger god friksjon, sier Mathisen.

### Flere årsaker

Mathisen tror forklaringen ligger i

en kombinasjon av asfalt med stor motstandsdyktighet mot piggdekk, dekk som polerer steinoverflatene, dekkstøv fra bremsing, dieselstøv og pollen.

Friksjonsmålinger har vist at enkelte nye asfaltdekker blir spesielt glatte i regnvær. Noen ganger svetter nylagt asfalt etter å ha vært utsatt for sterk solvarme. Også rester av asfaltlim bidrar til glatte forhold.

### Må bearbeides

Flere metoder har vært prøvd for å bedre friksjonen. En av disse ble presentert i Vegen og vi for et år siden og dreier seg om overflatefresing av asfalt med en roterende diamant. Dette viser seg å ha kortvarig effekt.

Maskinen som sist uke var i Oslo, er utviklet at et firma som produserer utstyr for vedlikehold av flyplasser. Enkelt sagt dreier det seg om en stor roterende høytrykksvasker som i 2,7 meters bredde vasker vegen med et voldsomt trykk, opp mot 2000 bar.

Vannstrålen blåser gummi etter bildekk, overflødig bitumen fra asfalten og annet smuss bort fra steinene i asfaltblandingen. Faktisk er trykket så stort at steinoverflaten blir rubbet opp. Resultatet er en doubling av friksjonskoeffisienten.

### Årtlig

– Vegvesenet har friksjonsmålere i alle fylker og med disse er det mulig å finne veggstrekninger som

blir spesielt glatte, og å få disse behandlet kanskje en gang i året.

Med økt bevissthet på denne problemstillingen vil det være såpass mye å gjøre at vi i alle fall kan ha en slik maskin stasjonert på Østlandet, mener Mathisen.



**Effektivt:** – Vann med 2000 bars trykk er en effektiv måte å gjøre glatte sommerveger mindre glatte, sier Olaf Mathisen i Statens vegvesen. (Foto: Håkon Aurlien)

## Løfter fram meir utsikt

**Turistvegprosjektet i Statens vegvesen vil ha arkitektkonkurranse om to nye utsiktspunkt – denne gongen på Gaularfjellsvegen.**

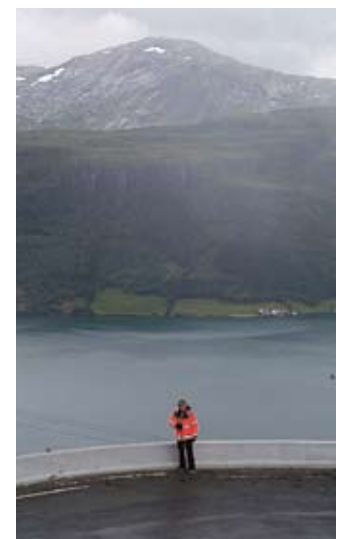
Geir Brekke

FØRDE: Den 83 kilometer lange delen av rv. 13 mellom Balestrand i Sogn og Moskog i Sunnfjord skal marknadsførast for fullt frå 2012 i lag med dei 17 andre strekningane med status som Nasjonal Turistveg. På Gaularfjellsvegen er det så langt stålbrua over Likholofossen frå 2005 som er einaste tiltaket som er fullført. Men til hausten skal tre Oslo-arkitekter tevla om plan og design for to plassar med god utsikt, der tilhøva ikkje er godt nok tilrettelagt i dag.

Den eine plassen er Rørvikfjellet i Førde, med utsikt mot Haukedalsvatnet. Beste utsikten er frå ein krapp sving, der det ikkje er plass til parkering. Turistvegprosjektet ser for seg ei løysing som gir trafikkikker parkering på utsida av dagens veg, samt ein ny utsiktsplass.

Den andre plassen er den eksisterande rasteplassen på

Utsikten i Balestrand, der Gaularfjellsvegen stuper ned mot Vetlefjorden, ein arm til Sognefjorden. Her har Statens vegvesen tidlegare bygt ein solid tørrmur som gir eit tydeleg skilje mellom parkering og stupet, men Turistvegprosjektet ønskjer å gjere utsikten enda meir tilgjengeleg og spennande.



**Flott, men farleg:** Utsynet er framifrå frå rv. 13 på Rørvikfjellet, men det manglar parkering og trygg utsiktsplass for turistane. (Foto: Geir Brekke)



## LANDET RUNDT



### Sommerjubel i Hortemo

**SONGDALEN** ■ Til tross for skoleferie og godt sommervær var det stinn brakke på Hortemo da 1,4 km ny gangveg langs rv. 461 ble åpnet 1. juli. 18 mill. kr kostet gangvegen Mesta bygde. Den er finansiert av ATP-samarbeidet i Kristiansandsregionen og forskuttert av Songda-

len kommune med Statens vegvesen som byggherre. Distriktssjef Johan Mjaaland (bildet t.v. med ropert), barnas ordfører Lars Nateland (snorklipper) og byggeleder i SVV, Grunde Dalen t.h. fikk æren av å åpne vegen for hundrevis av fram-møtte syklister. (Foto: Kjell Wold)



### Ny og sikker veg i Åsen

**LEVANGER:** I Åsen var gleden stor da det nylig ble åpnet 700 meter ny fylkesveg. I vegen ligger også ei ny bru over jernbanen, 100 meter ny kommunal veg samt ny gang- og sykkelveg. Formålet med prosjektet har vært todelt.

– Før det første ønsket vi å få til en bedre framkommelighet på fylkesvegen, sier Romstad. På dagens

fylkesveg har vi jernbaneundergangen som er både for smal og for lav til at dagens store kjøretøy kan passere, men med nybrua kan alt passere.

For det andre ønsker vi å bedre sikkerheten for de som går og sykler, og de som kjører, forteller byggeleder Tone Volden Rostad. (Foto: Roy Kvalø)



**Åpning:** F.v. Torbjørn Naimak, Gabrielle Lombardi fra den italienske ambassade, ordfører Arnfinn Ellingsen, fylkesordfører Mariette Korsrud og Terje Moe Gustavsen. (Foto: Aud Merethe Wensell)

### Ny ferjekai

**RØST** ■ Den italienske ambassaderåden Gabrielle Lombardi foretok i august den offisielle åpningen av det nye ferjeleiet på Røst. Prosjektet omfatter, i tillegg til ferjeleiet, også oppstillingsplass, parkeringsplasser og utbedring av fylkesvegen. 800 meter fortau har det også blitt. Ferjeleiet ligger på

Tjyvøya og ble tatt i bruk 15. juli. Anleggsarbeidene startet i fjor sommer, og hele prosjektet kostet 40 millioner kroner. Røst, som er en av Norges viktigste fiskerikommuner, er også landets minste kommune. Kommunen, som består av 365 øyer og holmer, har 620 innbyggere.



## Fann opp brøytestikka

**JØLSTER** ■ ”Dei første brøytestikkene i landet vart tekne i bruk på vegstrekninga mellom Støfring og Hegrenes i Jølster”, står det på

denne minnesteinen som blei reist i sommar. Steinen står ved rasteplassen ved E39 på Svidalsneset i Sogn og Fjordane.

Det var i 1928 at vegvaktar John G. Aase fann fram til denne merkinga av vintervegar. (Foto: Geir Brekke).



### Fortau i særklasse

**SKIEN** ■ Det 750 meter lange, splitter nye og superflotte fortauet langs riksveg 356 ved Flakvarp i Skien er noe helt utenom det vanlige.

Vegutvidelse og vegomlegging langs en høy fjellskjæring bød på mange overraskelser og utfordringer for byggeleder Anne Refsdal (bildet) i Statens vegvesen og entreprenør Trafikk og Anlegg. Vrient fjell gjorde jobben både dyrere og vanskeligere enn ventet. Nå kan naboer og trafikanter glede seg over et vakkert sluttprodukt. (Foto: Kjell Wold)





## Målselv Varde

**MÅLSELV** ■ Utsmykning av rasteplassen i Målselv. Skulpturen består av en sju meter høy steinvarde omgitt av 10-12 meter høye, svartbrente furutrær.

Kunstnerens navn er Alfio

Bonanno, en italiener som bor i Danmark. Ved siden av skulpturen er en bål plass med god plass for mange. På den måten fungerer varden etter kunstnerens intensjoner som en samlingsplass, slik

varder tradisjonelt har gjort. Prisen på skulpturen var 1,4 millioner kroner.

Mange sponsorer, deriblant Statens vegvesen, gjorde prosjektet mulig. (Foto: Giselle Jensen)

## Forfallet held fram

**GAULAR** ■ Gamle vegmurar som bular og trugar med å ta kvelden er eit tiltakande problem. Ikkje minst i Region vest, der det fjerde tilfellet på to år nyleg er oppdaga.

Dette er på riksveg 13 Gaularfjellsvegen i Sogn og Fjordane, nærare bestemt ved Mjell. Eine køyrebana er no stengt på grunn av at den mosegrodde vegmuren ser ut til å kunne svikte. (Foto: Geir Brekke)



## 4000 på familiedag

**HUNDERFOSSEN** ■ Amfiet var fylt opp da Kaptein Rødskjegg og hans menn entret scenen under familiedagen på Norsk vegmuseum forrige helg. Nærmere 4000 fant vegen til Vegvesenets museum og opplevde Kalle kanon og Byggmester Bob, kano-, gruve- eller veteranbusstur,

eller smaksprøver fra verdens største vaffelpresse. Omviserleder Randi Skjelsvold er godt fornøyd. – Nå starter arbeidet med Førjulsdagen søndag 23. november. Da kommer Gråtass og vennene hans og synger julen inn på Vegmuseet, forteller hun. (Foto: Ole Arvid Flatmark)



## Sjelden nyregistrering

**LILLEHAMMER** ■ Det er lenge siden en 1909-modell Cadillac sist ble registrert ved Lillehammer trafikkstasjon, men i midten av juni kom denne bilen putrende opp til avtalt time for registreringskontroll. Det ble en hyggelig oppgave for trafikkstasjonens Bjørn Haug. Regelverket sier nemlig at en bruk-

timportert bil må tilfredsstille de krav som var i Norge den gang bilen var ny. Cadillacen ble produsert tre år før Norge fikk de første biltekniske regler: Eneste krav den gang var at bilen hadde lys og at den hadde "to separate bremseinretninger". (Foto: Steinar Svensbakken)



## Populær sykkeldag

**STEINKJER**: Statens vegvesen arrangerte sykkeldag ved distriktskontoret i Steinkjer 21. august. Over 500 personer deltok. Ferdighetsløype, trådbilbane, lasermåling av fart og sykkelsjekk, var noe av det som stod på programmet.

– Bruk hjelm, oppfordret distriktssjef Olav Kåre Fuglem da han ønsket velkommen.

Et allsidig program møtte de som brukte ettermiddagen i tra-

fikksikkerhetens tegn.

Over 300 barn koste seg i ferdighetsløype, mens de minste brukte kreftene i trådbilbanen. Mange benyttet også anledningen til å få målt hastigheten sin på Statens vegvesens radar.

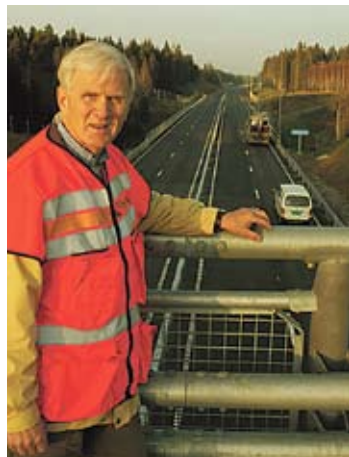
– Sykkeldagen arrangeres femte år på rad, dermed kan det kalles en god tradisjon, innledet distriktssjef Olav Kåre Fuglem da han åpnet dagen. (Foto: Christin Hermann)



## REPORTASJE

## Veteran ny distriktssjef

■ ■ Det er en superveteran i Statens vegvesen som fra 15. oktober tar over stillingen som ny distriktssjef i Statens vegvesen Øvre Buskerud etter Svein Olav Thorvik. Nåværende prosjektleder for rv. 2 Kløfta-Kongsvinger Erik Furuseth fra Oslo blir sjef på Hensmoen på Ringerike etter 40 år i etaten. Etter sivilingeniør utdanning fra Trondheim i 1967 har han hatt en rekke oppgaver i Statens vegvesen i Oslo, Akershus og i Vegdirektoratet både på anleggsavdelingen, planavdelingen og utbyggingsavdelingen og flere lederstillinger før han ble prosjektleder. (Foto: Håkon Aurlien)



## Blir direktør

■ ■ Distriktssjef Olav Terje Hove (biletet) i Statens vegvesen er tilsett som ny administrerende direktør i Fjord 1 Sogn Billag i Sogndal. Han tek til i stillinga 1. november. 57 år gamle Hove er no distriktssjef i Fjordane, og har mellom anna leia Statens vegvesen sitt rasforum dei siste åra. Hove er utdanna sivilingeniør. (Foto: Geir Brekke)



## Taale Stensbye bygger E6

■ ■ Taale Stensbye er tilsatt som ny prosjektleder på prosjektet E6 Gardermoen-Biri og overtar etter Jørn Reinsborg som går til utbyggingsavdelingen i Vegdirektoratet. Stensbye har fungert som prosjektleder siden desember i fjor, har bred erfaring fra Vegvesenet og kommer nå fra stillingen som strategisjef i Statens vegvesen Region øst. Nå vil denne stillingen bli utlyst. (Foto: Håkon Aurlien)



## Slo seg ned ved E18

**De første nordmenn bodde der nye E18 fra Larvik til Porsgrunn skal åpnes om vel tre år. Arkeologene har gjort sensasjonelle funn fra steinalderen - som altså er over 10 000 år gamle.**

Henriette Erken Busterud

LARVIK: – Dette er nok blant de mest interessante funn som er gjort i Norge. Både her og i resten av Europa er det unikt å ha en så omfattende undersøkelse av så gamle steinalderboplasser, sier Lasse Jakslund fra Kulturhistorisk museum. Han er i fyr og flamme over funnene som er gjort. Flere steder i Europa steg havet mer enn landet da isbreen smeltet, og mange land har derfor ingen kystboplasser fra denne tida.

## Flere boplasser

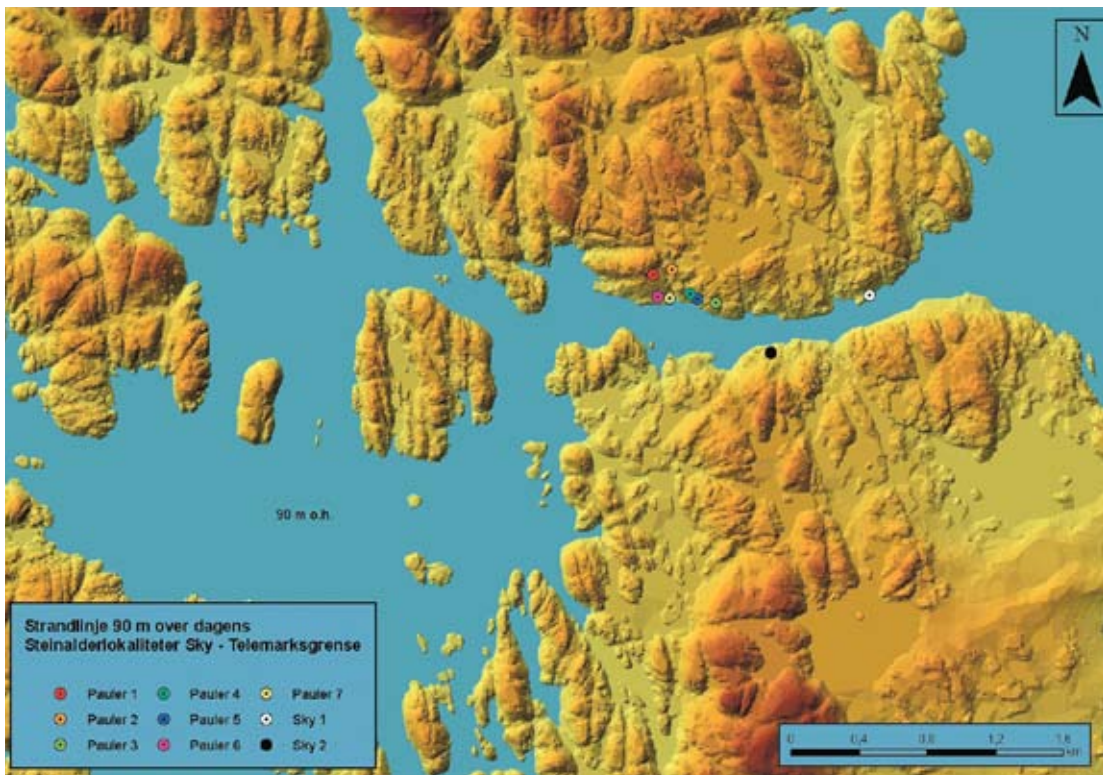
– I tidlig steinalder gikk havet i området her helt opp til 130 moh. Det var her de første pionerene slo seg ned ved strandkanten, som antagelig kom fra andre siden av norskerenna eller vest-Sverige. Den gang var det skjærgård her og to naturlige havner, og det var lett å komme seg til og fra med kajakk for disse nomadene som levde av fiske og selfangst. Samtidig hadde de godt utsyn og le.

Da isbreene trakk seg tilbake, steg landet på grunn av mindre trykk. Etter hvert som havet sank flyttet nye generasjoner ned til lavere terrasser ved strandkanten, forklarer Jakslund.

## Mange tusen funn

Det er altså arkeologene som står for de første spadetakene på E 18. Hver centimeter saumfares. 25 arkeologer har stått på kne i åtte måneder: De har gravd, båret og vasket jord på jakt etter funn fra folk som bodde der for over 10 000 år siden.

– Det er mange tusen funn på noen få kvadratmeter. Funnene viser hvordan nomadene har utviklet redskaper og teknikker, sier Jakslund. De har funnet alt fra pilspisser og økser



Øverst: Arkeologene Christian Westlie og Lucia Koxvold graver fram en unik boplass fra steinalderen der E 18 ved Larvik skal gå. (Foto: Henriette Erken Busterud). Nederst: Kart over hvordan det var i Steinalderen.

til utstyr til å bearbeide skinn, stein og tre, rester av teltsteder og ildsteder. Funnene dateres ved hjelp av at en vet hvor strandlinjene har ligget i forhistorisk tid. Alle funn blir bearbeidet og dokumentert, og noe skal brukes i forskning senere.

## Stor interesse

Arkeologene har hatt besøk fra forskere fra flere europeiske land.

– Den store responsen fra utlandet og lokalt viser at dette både er viktig og unikt, og samfunnet får mye igjen for pengene,

sier Jakslund. 28 millioner kroner koster utgravingene langs denne parsellen på 11,5 km. Og når vegen står ferdig vil det være rasteplasser i området der folk kan lese om hva som en gang fantes under asfalten.

## Elvbyggjaren

**I Bergen har Statens vegvesen og kommunen gått i lag om bygging av kanal for fjerning av overflatevatn i samband med eit nytt veganlegg.**

Geir Brekke

BERGEN: Meir ekstremvær gir flaum på plassar der folk budde trygt før i tida. Det gjeld ikkje minst på Skraneflaten ved den nye Ytrebygdsvegen i Bergen.

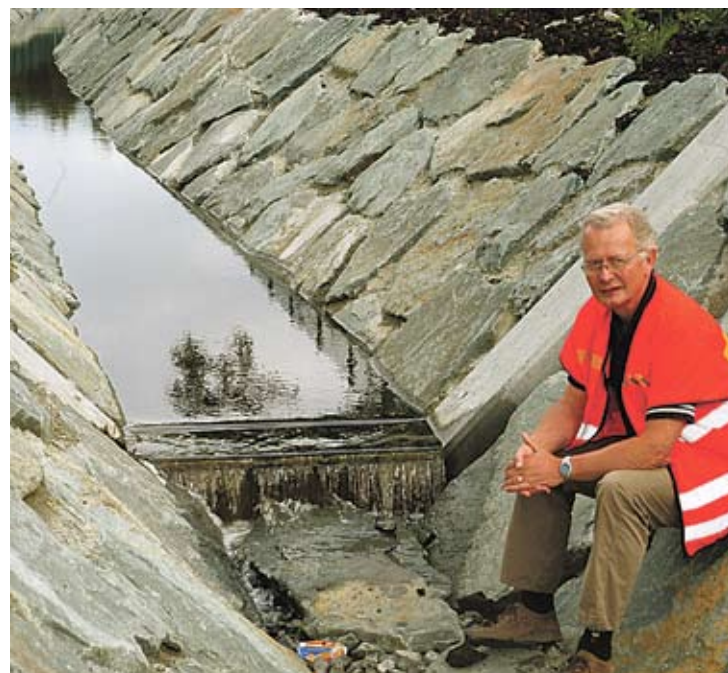
– Vi hadde ein god dialog med huseigarane i området. Der kom det fram ein idé for å løse flaumproblemet, som hadde forverra seg dei siste åra. Løysinga blei å lage nytt system for transport av overflatevatnet, seier prosjektleiar Ottar Midtkandal i Statens vegvesen.

Det er bygd ein open, steinsett kanal over sjølve flaten.

– Ved større flaum er det etablert eit overløpsystem som fører vatn frå Skraneflaten til Dolvikbukta. Flaumvatnet blir ført vidare i røyr mot sjøen i Dolvik. Det er bygt opp til sju meter djupe grøfter i ein kilometers lengde for å føre vekk overskotsvatnet, som det tidvis er mykje av.

Den nye Ytrebygdsvegen er på knappe to km, med ekstra brei gang- og sykkelveg på heile strekket. Med fire meters breide blir dette nærast for sykkelmotorveg å rekne. Breidda legg tilhøva til rette for å skilje fotgjengarar og syklistar seinare.

**Kanalbyggjar:** Prosjektleiar Ottar Midtkandal i Statens vegvesen er godt nøgd med både veg og kanal. (Foto: Geir Brekke)







**Rassikring:** Kontrollingeniør Julie Bjørlien i Statens vegvesen nyt utsikta frå ein av dei fem rasvollane. (Foto: Geir Brekke)

# Lang tunnel gir kjempevollar

**Stein frå den 2,6 km lange Støylsnestunnelen gir fleire, store rassikringsvollar langs den farlege Kjøsnesfjorden i Sogn og Fjordane.**

Geir Brekke

JØLSTER: Når Statens vegvesen opnar Støylsnestunnelen på rv. 5 mellom Sogndal og Skei neste år, vil det vere bygt nærare 300 000 kubikk med rasvollar på ein kring to km lang del av vegen.

To store vollar på 160 000 kubikk-

meter skal på plass, på mellom 450 og 650 meters lengde. I tillegg kjem det to vollar på kring 200 meter med noko mindre steinmengde.

## Ras i juli

Endeleg kjem det ei forlenging i bae endar av ein eksisterande rasvoll. Saman med den 2,6 km lange tunnelen vil rasvollane gjere ei halv mil av stamvegen mellom Sogn og Sunnfjord langt tryggare. Seinast i juli gjekk det eit nytt steinras på det partiet som blir avløyrt av Støylsnestunnelen. Det har tidlegare vore fleire alvorlege rasulykker på strekinga, der liv har gått tapt. Dessutan hender det at bilar blir ståande fast mellom rasa langs skredløpa mellom Kjøsnes og Lunde i austre

delen av Jølstravatnet, som her blir kalla Kjøsnesfjorden.

Tunneldrivinga passerte halve lengda i sommar, og gjennomslag er venta oppunder jul. Mesteparten av steinmassane frå tunneldrivinga går med til dei store rasvollane i den stupbratte fjellsida, der det kjem både snø- og steinras som trugar trafikken.

## Mykje gjort før

– Vi kan aldri garantere at det ikkje kjem ras her i framtida, men risikoen blir godt redusert med det nye veganlegget frå hausten 2009, seier byggjeleiar Åge Hillestad i Statens vegvesen.

Rasløpa kjem på rekkje og rad utetter Kjøsnesfjorden, og mykje er

gjort frå før for å hindre rasa frå å treffe vegbana. Både tunnelar, overbygg og rasvollar er bygde lenger nord, men no er det den austlegaste delen av strekinga som står for tur.

Det pågåande veganlegget har ei lengde på 3,4 km, og er kostnadsrekna til 234 mill. kr. Så langt er ein i rute med framdrift og kostnader, etter at bygginga starta etter ferien i fjor.

## Rasfylke

Statens vegvesen har hatt høg aktivitet på rassikring i Sogn og Fjordane dei siste åra. Med lange rasfarlege parti er det berre tunnel som gir god sikring. I fjor opna Stedjeberg tunnelen på rv. 55 mellom Sogndal og Leikanger. På same strekinga er ein i full gang med

Fatlatunnelen, som skal opnast 19. desember i år. Også på rv. 53 mellom Årdalstangen og Øvre Årdal går det for seg tunnelarbeid for å sikre ei rasfarleg strekning. Rassikring med tunnel er og planlagt igangsett på rv. 55 ved Gullringen i Luster.

## FAKTA

### Hammarsgrovi-Støylsneset

Lengde: 3 400 m  
Tunnel: 2 900 m  
Kostnad: 234 mill. kr. (2008-verdi)  
Finansiering: Statsmidlar  
Byggjear: August 2007  
Opning: Hausten 2009  
Entreprenør: Mika

## Lysere Lister-liv

**I sommar har folk på Lister sett lyset i enden av tunnelen. Rett før fellesferiestart smalt siste salve for gjennomslaget i Ravneheitunnelen.**

Kjell Wold

FARSUND: Prosjektleder for Listerpakka Kjell Soltvedt i Statens vegvesen tente selv på lunta, og Mesta kunne puste lettet ut etter mange stressomme månader med

en uhyre krevende tunneljobb.

Byggeleder Bjørn Ivar Nedrejord i Statens vegvesen smilte om kapp med sola da Vegen og vi besøkte det viktige Listerprosjektet få dager etter at kruttroyken hadde lagt seg. Ravneheitunnelen med sine drøye 3,3 km blir Vest-Agders lengste vegtunnel. Den er en viktig del av vegparsellen Hanesund-Sande. 7 km ny veg på strekingen Kjørrefjord-Ulland mellom Farsund og Kvinesdal kan åpnes våren 2009 og dermed blir hele Listerregionen bundet tettere sammen.

Parsellen Hanesund - Sande innerst i Åptafjorden forkorter reisavstanden mellom Farsund og Kvinesdal med fire kilometer. Reisetiden blir kortet enda mer inn, for om trekvart år slipper bilistene å sno seg over heia på halsbrekkende vege.

– Nå har vi knekt den hardeste nøtta. Resten blir bare en bonus, sier Nedrejord.

**Postkort:** Den nye rv. 465 ned Kjerringdalen til Sande blir en turistmagnet, tror Bjørn Ivar Nedrejord. (Foto: Kjell Wold)





# Ny bok om førti års vegstrid

**- Staten hadde bevilga 160 millioner til Grillstadparsellen. Så sa bystyret nei, selv om parsellen var fullfinansiert. Det vedtaket er en av årsakene til at Trondheim ikke fikk tilført 750-800 millioner kroner totalt sett.**

Tove Eivindsen

TRONDHEIM: Det hevdet forfatter og journalist Hermann Hansen under lanseringen av sin nye bok "Front mot front – 40 års veistrid i Trondheim".

Vedtaket han refererte til ble gjort i Trondheim bystyre 25. juni 1992. På bordet lå E6 Øst-parsellen Bromstadveien-Rotvoll. Parsellen var kostnadsberegnet til 160 millioner kroner.

Staten hadde sagt ja til å fullfinansiere utbyggingen, blant annet fordi halvparten kom som sysselsettingsmidler. Men i det kontroversielle vedtaket satte bystyret i Trondheim videre vegutbygging på vent til 1995.

## Full stopp

Anleggsarbeidet på Grillstad skulle ha startet 3. august, bare en drøy måned etter vedtaket. "Alt var klapet og klart for å sette i gang og tre bolighus var revet, da bystyret avlyste det hele. Millionene forsvant til andre veiprosjekter", skriver Hansen i boka.

Hansen trekker fram dette vedtaket som en av mange overraskelser i det han kaller en "intens, uforut-

sigbar, og til tider kaotisk" prosess.

## Insider

Til hjelp i arbeidet har Hansen hatt insider Svenn Tore Pedersen, som gjennom over førti år i Vegvesenet, mange av dem med sentrale oppgaver i Trondheims vegplanlegging, kunne bidra med både mye kunnskap og en stor samling avisutklipp.

– Det er viktig å se på prosessene som skjer i forbindelse med vegbygging, sier den tidligere overingeniøren om hvorfor han har brukt så mye av sitt første år som pensjonist på bokprosjektet.

– Forhåpentligvis er det mulig å lære noe av det, selv om det kommer nye saker, nye folk og nye problemstillinger.

## Trenger forutsigbarhet

Odd Bardal var vegsjef i Sør-Trøndelag fra 1979 til 2002, altså gjennom store deler av tidsperioden boka omhandler.

– Det er ikke bare behagelig, men jeg vedkjenner meg det som står der, sa Bardal.

– Jeg trivdes litt i strid, det er jo litt artig også. Ett par overskrifter husker jeg godt, som da Marvin Wiseths utsagn "Bardal går for langt" dekte forsida av Adresseavisen.

– Det kan hende det var sant, det var i alle fall nært, innrømte den tidligere vegsjefen.

– Jeg var veldig opptatt av at Trondheim skulle få et godt trafikksystem og forutsigbarhet. Når det kan ta seks år å planlegge, er det umulig å sitte og få nye signaler annenhver år. Da er det mulig jeg av og til ble for mye politiker.

Utgivelsen av "Front mot front – 40 års veistrid i Trondheim" er finansiert av Statens vegvesen Sør-Trøndelag distrikt.



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.

vegvesen.no

## Ledige stillinger

### REGION ØST

#### Assisterende byggeleder

Oslo  
1-107-08  
31. august

#### IT- Brukerstøtte

Oslo/Lillehammer  
1-109-08  
1. september

#### Prosjektkoordinator

Lillehammer  
1-115-08  
4. september

#### Prosjektleder

Jessheim  
1-112-08  
7. september

#### Ingeniør/ inspektør innen kjøretøyområdet

Lillehammer  
1-111-08  
8. september

#### Ingeniør/ inspektør innen kjøretøyområdet

Hafslund og Mysen  
1-114-08  
14. september

### REGION SØR

#### Prosjektleder i Vestfold

Tønsberg  
2-033-08  
1. september

#### Prosjektleder i Vestfold

Tønsberg  
2-034-08  
1. september

#### Prosjektleder i Vest-Agder

Kristiansand  
2-035-08  
1. september

### REGION NORD

#### Landskapsarkitekt

Bodø/Tromsø  
19. september

### VEGDIREKTORATET

#### Økonomirådgiver

Oslo  
06-059-08  
1. september

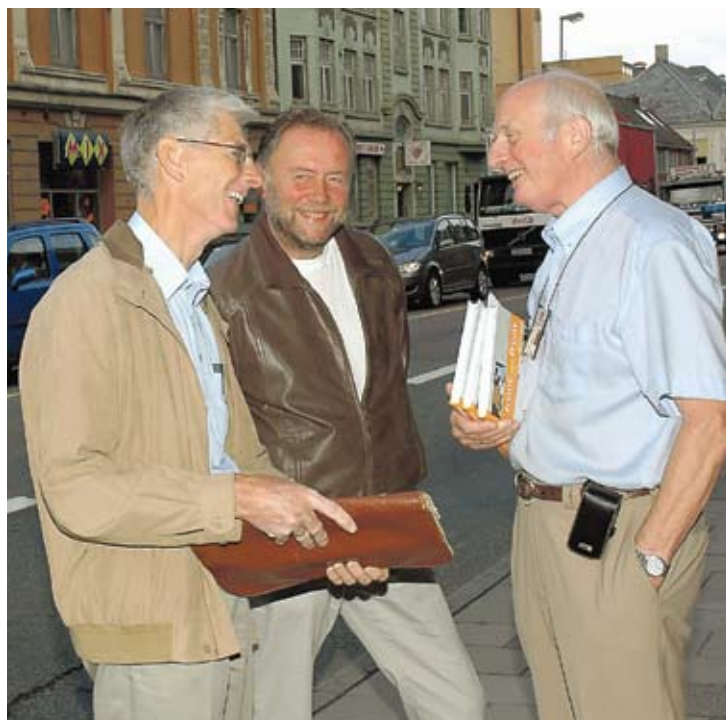
#### Div. stillinger IT-seksjonen

Oslo  
1. september

#### Trafikksikkerhet - trafikkteknikk og trafikksikkerhetsrevisjoner

Oslo  
1. september

For ytterligere informasjon se [vegvesen.no/jobb](http://vegvesen.no/jobb)



**God tone:** Tidligere vegsjef Odd Barstad (tv.), forfatter Hermann Hansen og kompanjong Svenn Tore Pedersen etter boklanseringen. T.v. faksimile Adressavisen. (Foto: Tove Eivindsen)





# Bestefars gave

**Et lite samfunn i Nord-Norge har vunnet kampen for å kunne gi barna trygghet på skoleveien. Løsningen var spleiselag og dugnadsånd.**

Giselle Jensen

MÅLSELV: Ingenting rører mer ved hjertestrengen enn de aller minste. Da Olav Foshaug fikk gladmeldingen om at et barnebarn var ventet, tok han affære. Nå skulle det bli slutt på at ungene på Solli måtte risikere livet langs E6 for å komme ned til tettstedet Høgmo.

Takk et være fruktbart samarbeid med naboer og myndigheter som rett og slett inngikk et spleiselag, står nå en kilometer gang- og sykkelveg endelig klar.

## Gavedryss

– Vi har bodd her på Solli i generasjoner. Huset mitt er fra 1802 og er det eldste bebodde hus i Målselv, forteller Foshaug. Dermed har familien i mange år følt på kroppen hvordan det er å ha balansegang langs kantstripa på E6 som eneste mulighet for å gå til butikk og skole.

– Nå flytter sønnen min med familie til gården, og der er det barnebarn i vente, smiler han forventningsfullt. At siste skudd på stammen skulle risikere livet på den

stadig tyngre trafikkerte vegen var uaktuelt, fant bestefar ut. Dermed ga han gratis grunn til første del av gang- og sykkelvegen som går over hans mark. På neste parsell span-derte han tusen kubikk grus. Også tre andre grunneiere har sjenerøst gitt bort grunn for å kunne realisere gangvegen.

Entreprenøren som fikk jobben med å lage gangvegen ville ikke være snauere, dermed ga Dan Trulssen tusen kubikk grus til gangvegen, han også.

## Ikke helt etter boka

– Dette har vært en flott opplevelse. Alle involverte har strukket seg mer enn langt for å sørge for at gangvegen ble virkelig. Dermed har også vi i Vegvesenet anstrengt oss ekstra for å finne penger til en gangveg vi

strengt tatt ikke hadde budsjettet med riktig ennå, smiler distriktssjef Nils Arne Johnsen.

På grunn av den litt uortodokse fremgangsmåten har gangvegen fått en standard som distriktssjefen kaller "godt nok". Det betyr at den ikke har asfalt og heller ikke lys.

– Vi overtar gangvegen i 2012 og vil jo med tiden sørge for at den oppgraderes til vanlig standard, sier Johnsen. I mellomtiden er det Målselv kommune som har ansvar for å drifte vegen. Allerede før korpset hadde rukket å markere vegåpningen med en feiende masj, var drakampen i gang mellom stat og kommune om hvordan driften skal finansieres. Men det er en annen skål.

**» Dette har vært en flott opplevelse**



**Sponsor:** Olav Foshaug, sponsor og grunneier. (Foto: Giselle Jensen)



**Klipper:** Hilde Solli fikk æren av å klippe silkebåndet.



**Glade:** Naboene til gangvegen var glade vitner til åpningen.

## Fokus på løsninger

**For få vet hvordan det skal legges til rette for at bruken av sykkel som transportmiddel kan øke.**

Dette blir det gjennomgående tema under Den nasjonale Sykkelkonferansen 2008 på Kongsberg 20.-21. oktober.

I løpet av to dager vil deltakerne høre om og ta del i diskusjoner blant annet om hvordan miljøvennlig transport kan bidra til å redusere miljøulempen i byene, ny vegnorm og dens betydning for sykling, og parkering som virkemiddel for å vri transportmiddelfordelingen i ønsket retning.

Det vil også settes fokus på trengselsavgiften (køprising) i Stockholm, ny Plan- og bygningslov og dens betydning for helse og sykling, vikesituasjoner i kryss, og

sykling mot envegskjøring. I tillegg diskuteres risikovurderinger av sykkelanlegg, nasjonale sykkelruter, sykkelkart og informasjon på internett, sykkelekspressvei Sandnes-Stavanger, og vinterdrift av sykkelveger med erfaringer fra Oslo og Örebro (S).

Tidligere proff sykkelrytter Mads Kaggestad vil også belyse hvilke utfordringer i vegnettet vi møter i arbeidet med å legge til rette for sykkeltrafikk.

Det er Syklistenes Landsforening i samarbeid med Statens vegvesen, Kongsberg kommune og Buskerud fylkeskommune som arrangerer konferansen.

**Opplevelser:** Tidligere profesjonell sykkelrytter Mads Kaggestad skal fortelle om sine opplevelser på landeveien i Norge og utlandet.





## REPORTASJE



**Fredeleg:** Bjørn Andresen på veg mellom Havøysund og Kokelv i Finnmark.

# Sykkelstudent i nord

**Han har brukt reisestipendiet til å sykle på studietur langs turistvegane i Region nord denne sommaren.**

Geir Brekke

BERGEN: Bjørn Andresen i turistvegprosjektet har pedaltråkket seks av dei sju turistvegstrekingane i nord, frå Varangerbotn i nordaust til sør på Helgelandskysten.

Andresen har vore planleggar på fylkesvegprosjektet Værlandet-

Bulandet i Sogn og Fjordane, som fekk Vakre vegars pris for to år sidan. Ein del av prisen var reisestipend til prosjektgruppa. Bjørn Andresen valde sykkelen for å gjennomføre sin ekspedisjon i løpet av 14 dagar i høgste turistsesongen nord i landet.

## Vakre vegar

– Eg har køyrd mesteparten av strekingane med bil og gode kolleger tidlegare, seier Andresen. Men opplevinga er sjølvsagt mykje sterkare når du møter naturen, lukter og ikkje minst ver og vind frå sykkelsetet. Du har heile utsynet kring deg natt og

dag. Du stoggar lettare og nyt utsikten og inntrykka i fulle drag.

Han er ikkje i tvil om at den lange prosessen med val av turistvegstrekingar har vore rett. – Dette er turar som er rike på opplevingar. Større naturoppleving enn dette er det vanskeleg å finna, seier Bjørn Andresen.

## Hurtigruta

Skal du sykla, lyt du planleggja ein del på førehand, slik eg gjorde. Eg sikra meg tak over hovudet kvar natt og la opp høvelege dagsetappar med korrespondanse mellom dei ulike strekingane.

Mellom Varanger og Havøysund

tok han sykkelen med på hurtigruta. Denne følgde han og vidare til Tromsø og frå Stamsund i Lofoten til Sandnessjøen. På andre hopp mellom turistvegane tok han buss og ferje.

Men framfor alt sykkel. Kring 50 mil er tilbakelagt med godt oppakka tohjuling.

– Det er viktig å ha med rette utstyret. Det vil seie klede til ulike verslag.

## Første langturen

Sekstiåringen frå Leikanger har ingen lang sykkelkarriere, og har iallfall aldri sykla fleire dagar i strekk med bagasje.

Han vedgår at det svarar seg med litt grunn trening før ein legg ut på to veker med sykling.

Andresen tok med seg eigen sykkel på flyet til Vadsø.

– Sykkeltur langs turistvegane i Region nord er absolutt tilrådeleg for dei som vil ha ein innhaldsrik ferie. Det er god plass på vegen langs strekingane Varanger, Havøysund, Senja og Andøya.

Lofoten er blant dei mest kjende attraksjonane i landet, og her er biltrafikken stor sommarstid. Eg valde difor å ikkje sykle E10, men prøvde heller den alternative sykkelruta langs rv. 815 i Lofoten, seier Andresen.



**Lofot-rast:** Rast ved Gimsøystraumen i Lofoten.



**Ville Senja:** Rasteplass på Tungeneset, med Okshornan i bakgrunnen. (Foto: Bjørn Andresen)



# TETT PÅ

**NAVN:** Harald Heieraas ■ **ALDER:** 54 ■ **STILLING:** Fylkessekretær i Trygg Trafikk, Nordland ■ **BOSTED:** Bodø ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to voksne barn ■ **AKTUELL SOM:** Sentral aktør i trafikksikkerhetsarbeidet i Nordland

## Bråkmaker'n

**Trygg Trafikks representant i Nordland er en samfunnsengasjert mann med klare meninger. Det har ført til både hat-mail og krav til Avisa Nordland om en Heieraas-fri uke. Nå etterlyser han mer offensive beslutninger og upopulære tiltak fra politikerne.**

Giselle Jensen

Harald Heieraas synes godt, både i trafikksikkerhetsmiljøet og i samfunnsdebatten i Nordland fylke. Han er ustanselig på tv, i radioen og i avisene med meningene sine. Utfordrende, konfronterende og sannhetssøkende. En slitsom fyr, synes nok noen. En som pirker i den dårlige samvittigheten, påpeker svakheter og foreslår ubehagelige endringer. En som ikke engang viser respekt for den hellige symbiose mellom en mann og hans bil.

– Bilen blir et symbol, en primitiv måte å vise hva man duger til, synes Heieraas. Han er bekymret over alle motkreftene trafikksikkerhetsarbeidet møter i samfunnet.

### Lovbrudd aksepteres

– Menn kjøper ikke bil etter sitt behov, men for å vise seg fram som mektige og fulladet med hestekrefter. Selv folk som jobber med trafikksikkerhet, bryter loven. En politimann ble tatt i over 130 km/t i en 80-soner, uten at det fikk konsekvenser for arbeidsforholdet. Det er sosialt akseptert å begå grove brudd på trafikreglene, påpeker han.

– Trafikk og kontroll har lav status blant politifolk, det har blitt en salderingspost, utfordrer Heieraas. Trafikksikkerhet er et mannsdominert fagområde der menn mellom 40 og 60 år helst vil påtvinge andre å gjøre endringer som ikke rammer dem selv, mener den uredde fylkessekretæren. Han kaster ikke bort tiden med å fri til kolleger for å gjøre seg populær.

### Prikkbelastning

Manglende bilbelte går igjen i halvparten av dødsulykkene i Nordland i 2007. Hittil i år har beltet manglet i syv av ti dødsulykker.

– Med disse tallene blir det uforståelig at myndighetene ikke bruker de sanksjonsmulighetene som finnes, men i stedet lar folk betale seg ut av det! Jeg foreslår to prikker for å kjøre uten belte, i tillegg til to prikker per passasjer uten belte, ivrer Heieraas. Han fyrer løs på dagens system der en bilfører kan få åtte prikker i løpet av tre år før førerkortet inndras.

– Innen de får åtte prikker er jo de eldste strøket! Med få kontroller og lav oppdagelsesrisiko kan en kjøre som en gris i årevis uten å

møte en kontroll. Det er helt utrolig at vi må straffe folk for at de skal ta vare på seg selv, legger han hode-rystende til.

### Må fortelle sannheten

Heieraas skapte bølger for et par år siden da han gikk ut og utfordret politiet til å offentliggjøre årsakene til trafikulykkene. Bakgrunnen var at han mener politiet tåkelegger ubehagelige sannheter som rus og selvmord. Hensynet til de etterlatte går foran hensynet til den preventive effekten sannheten kan ha. Han sammenlignet med rapporten etter flyulykker som utleverer selv den minste detalj, og som er offentlig tilgjengelig.

– Favorittsyndebukken etter en trafikulykke er jo Statens vegvesen. Det sies gjerne at veien var glatt, eller uoversiktlig, eller feil dosert når sannheten er at de fleste ulykker skyldes førerfeil som rus, fart, at sjåføren skrev SMS, sovnet osv. Da Oslo-politiet offentliggjorde at rus var årsaken til den tragiske ulykken på Bygdøy i sommer, fikk jeg nesten frysninger. Det var modig gjort, sier Harald Heieraas.

### FIRE KJAPPE

#### Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Fordi det er sosialt akseptert å begå til dels grove lovbrudd i trafikken og fordi voksne gjennom egen adferd lærer barna å bli gode lovbrøyttere.

#### Hva bør Statens vegvesen gjøre for å bli enda bedre på publikumsservice?

Ha langåpent på trafikkstasjonene en dag i uka (uten å innskrenke de andre dagene). Mindre tasting for de som ringer på telefonen. Øke kunnskapsnivået med hensyn til regler / råd om barnesikring.

#### Hva ville du gjøre hvis du var vegdirektør for en dag?

Besluttet at "hallingkastet" (etatsmesterskapet i håndball) på Gol skal gjenoppstå.

#### Hvis du var samferdselsministre for en dag?

Forestå trafikksikkerhetstiltak som er politisk "lite spisbar" men som har god effekt.



Han er utdannet lærer med spesialpedagogikk. I yngre dager var han en profilert håndballspiller i Bodø Håndballklubb. En skikkelig heimfoding som elsker Bodø – og Italia.



## 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.



Bildet må være fra "Storebrofoss" i gamle Bagn sentrum i Valdres, 5 km nord for to gårder som bærer mitt etternavn. Vegen Hønefoss-Fagernes gikk over bru på dette stedet inntil vegomlegging utenom sentrum. Nå er det kun lokaltrafikk over brua. Bygningen til venstre: Her hadde min grandonkel bygget opp et sagbruk, trolig er det dette vi ser på bildet. Han het Lars Juvkam og kom fra garden Nedre Juvkam som ligger oppe i lia til høyre. Ned til høyre på bildet ser det ut til å gå tømmerrenner ned til "Sliperi-bygningen" som ligger utenfor bildet, melder Olav Leite.



## HVA SKJER?

## 1. SEPT/OSLO

■ Nei til frontkollisjoner med fakkeltog i Oslo og appell foran Stortinget

## 1-2. SEPT/VOSS

■ Konferanse om sikker og forutsigbar høyfjellsveg mellom øst og vest.

## 2. SEPT/SVOLVÆR

■ Norvegkonferansen

## 3. SEPT/LÆRDAL

■ Samferdsleminister Liv Signe Navarsete opnar E16 Voldum-Borlaug

## 8-11. SEPT/FINNMARK

■ Transport- og kommunikasjonskomiteen besøker Finnmark.

## 9-12. SEPT/TRONDHEIM

■ Teknologidagene 2008

## 15. SEPT/ÅLESUND

■ TS-fokus 2008

## 15-16. SEPT/GARDERMOEN

■ Transport og logistikk 08

## 15.-17. SEPT/SUNDEVOLLEN

■ Tunneldagene 2008

## 16.-22. SEPTEMBER/EUROPA

■ Europeisk mobilitetsuke og Bilfri dag

## 18. SEPT/RONDANE

■ Åpning av Nasjonal turistveg Rondane

Vet du om noe som skal skje? Send e-post til: [vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no)

## LØST OG FAST



## Rom

– Gårdsnavn første gang funnet i skriftlige kilder i 1399. Trolig avledet av navnet Roar, dativform av ro i betydningen vrå, krok. Det kan komme av at gården ligger i kroken, i roa bak de andre gårdene. Det berømte Osebergskipet ble funnet i dette området i Tønsberg kommune, forteller Arne Solhaug. (Foto: Kjell Wold)



## Veg(g)pyrd i Drangedal

Drangedal i Telemark er mellom anna kjend for å ha enkelte strekningar som blir sagt å vere dei dårlegaste i fylket. Ja, i fylkestinget for ein god del år sidan tok ordføraren litt sterkt i og sa litt humoristisk at ei strekning i øvre bygda hadde ei grøn stripe i midten (som i hestetrafikkens tid).

Og – er vegane forsynte med holer og hausar, så har pynteringar lett for å sprette av og legge seg til ro uti grøftene. Mange har også mista kapslar etter at bilen har vibrert seg over ei ferist.

Dette bildet er frå veggen på eit sagbruk nær Drangedal sentrum. Det er skuleelevar som har skrangla saman den ganske dekorative og spesielle samlinga, får Eilert Kvenes, som har sendt inn tekst og bilete, opplyst. (Foto: Eilert Kvenes)

## Her om dagen

...rådet sorgen i vegkanten av E6, like sør for Mo i Rana. Den 20 år gamle bilføreren omkom i trafikkuylken, en 18 år gammel mann ble alvorlig skadet. (Foto: Helge Rong)



## UNORMALER

88



## E-unormal

En godt innarbeidet norsk unormal viser seg å ha internasjonal utbredelse. Forbudsskilt 306 heter "Forbudt for alle kjøretøyer" og er det strengeste vi har for å fortelle at en veg er stengt for all kjøring. Det gjelder for alle kjøretøyer og i begge retninger og for å understreke alvorret står det utrykkelig i skiltnormalene at forbudsskilt 306 aldri skal ha underskilt. Men det har det mange steder, i Norge som i utlandet.

Her vises unormalen brukt i en sidegate til riksveg 30 i Tynset sentrum, ved en parkeringsplass inntil Cochem slott i Moseldalen i Tyskland og i en sidegate til hovedvegen mot Okrug Gornji nord for Split i Kroatia.

Den unormale jury er for en gangs skyld tindrende uklar.

- Juryen er usikker på om dette er snakk om en Europeisk unormal eller en EU-normal. Om skiltingen er et brudd på det norske regelverket må dette korrigeres gjennom initiativ i internasjonale fora. Eller kanskje ikke, heter det i en uttale. (Fotos: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

## Færrest stryk på teoriprøven i vest

"Er vestlendingene glupere enn folk fra andre steder i landet? Svaret er ja, dersom resultatene på teoriprøven hos biltilsynet kan brukes som mål på førerkortkandidatens intellektuelle kapasitet", skriver Vegen og vi og viser til

strykprosenten for tredjektivart: I Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal lå strykprosenten på 14-16 prosent, mens den i en del fylker på Østlandet og i Finnmark lå på mellom 26 og 29 prosent.