



Statens vegvesen

# Vegen og vi

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE/NOREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## TRAFIKKTRYGGLEIK:

Det er gode erfaringer med trafikk som fag i vidaregåande skule. Til dømes på Sandane i Sogn og Fjordane. **SIDE 4**

## DRIFT/VEDLIKEHOLD:

I Kleivenetunnelen pågår elektrosjokkbehandling for å rehabilitere veggene som står i fare for å ødelegges av rust. **SIDE 12-13**

## TRAFIKANT/KJØRETØY:

Sensorer i Statens vegvesen har reist Finnmark rundt på jakt etter ny kunnskap og erfaring. **SIDE 22**

## Nye haldningar

LEDER SIDE 2



UP-sjef,  
Odd Reidar  
Humlegård

### Straffedømte i ulykker

En undersøkelse fra UP viser at en tredjedel av dem som forårsaker dødsulykker i trafikken er straffedømte. **SIDE 3**



### På bylaget

Vegdirektøren vil spille på lag med byene når framtidens byer planlegges. **SIDE 8-9**

### Betre til fjells

Statens vegvesen lovar bot og betring på høg-fjellovergangane komande vinter. **SIDE 10**

### Sats på buss!

– Det bør satses enda mer på ekspressbuss, sier miljøkoordinator Karl Sigurd Fredriksen i Statens vegvesen. **SIDE 14**

### Riksveg-ekspert

SIDE 23



# Gebyr gir MER ASFALT

Mer asfalt: Asfaltering er i full gang i Trondheim takket være uventet klingende mynt i kassa. (Foto: Knut Opeide)

Flere utstedte førerkort og flere påskiltingsgebyr enn budsjettert gir mer i kassen til distrikt Sør-Trøndelag. En stor del av de ekstra midlene går til asfaltering. På den måten får brukerne gebyrpengene tilbake i form av økt sikkerhet og komfort. **SIDE 7**



### På ville veger

Manglende respekt for trafikkregler og andre trafikantene ga utrygge veger i Alta. Tenåringer med ferske førerkort for moped ville ikke innordne seg regelverket på vegen. Holdningskampanjer er i ferd med å snu dette. **SIDE 5**



## DAGSORDEN

## Nye haldningar

## LEDER

Helge Rong

■ Alt for mange av våre unge håpefulle døyr eller vert alvorleg skada i trafikken. Fart er ein av dei viktigaste årsakene til ulukka i mange av tilfella. Men også rus er medverkande i alt for mange av ulukkene. Samstundes veit ein òg at berre om lag 50 prosent av dei unge ikkje nyttar bilbelte.

■ Spesielt ei ulukke fekk mykje merksemd i sommar. To systyrer på 16 og 18 år, og den 20 år gamle bilføraren omkom då ein sportsbil køyrde inn i eit tre på Bygdøy. Høg fart og alkohol er hovudforklaringa til at denne køyreturen fekk eit så ufatteleg resultat.

■ Forståing for risikoen ein utset seg sjølve og andre for bak rattet på ein bil, er truleg ein av dei viktigaste nøklane til å få betre åtferd hjå den delen av trafikantane som tek størst risiko. Mange av dei gjer det utan å være bevisst på risikoen.

■ Ved Firda vidaregåenda skule, som ligg i Sandane i Sogn og Fjordane, har dei testa ut eit opplegg med trafikkfag. Resultata, målt ut frå strykprosenten ved førarprøven, syner at elevane herfrå ser ut til å være betre rusta enn dei som gjennomfører tradisjonell opplæring.

■ Også motorsportmiljøet fleire stader i landet har sett i gong aktivitetar for ungdom. Målet er å synleggjere kor store krefter som ligg i ein bil og kva konsekvensar det kan få om føraren gjer ei feilvurdering, eller handlar feil om noko oppstår. Grunntanken er at ungdommen her skal få teste ut grensene i eit beskytta miljø, og hauste erfaring som gjer dei betre rusta til å bli gode sjåførar ute på offentleg veg.

■ Om ein tenkjer seg om, er det skremmande at ute på landevegen er det berre nokre få centimeter som skil ein frå motgåande køyretøy. Det er ikkje rare utslaget på rattet som må til for at katastrofen er eit faktum.

■ Trafikk er no vorte ein sær viktig del av dagleglivet vårt. I skuleverket er det enno ikkje komen med i obligatorisk pensum. Det er kanskje på tide å vurdere om korleis ein skal oppføre seg i trafikken, og kva konsekvensar det har, vert ein del av grunnopplæringa til våre unge. Slik utviklinga er i år, må haldninga mange unge menneska har til trafikk endrast.



## VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

**Region sør fortjener honnør for et aktivt og godt arbeid. Å bidra til at "Citisense 08" så dagens lys var en fin idé.**

## Citisense 08

Hva er en by? Hvorfor vil folk bo i byene? Hvordan vil framtidens byer utvikle seg? Hvordan kan vi påvirke utviklingen? Dette var noen av de spørsmålene som dannet bakteppe for konferansen "Citisense 08" som ble arrangert i Larvik 18. og 19. september. Konferansen ble arrangert i fellesskap av Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune, LINK i Larvik, Miljøverndepartementet og Husbanken.

På konferansens første dag var det samlet rundt 1200 deltakere. Vi fikk høre interessante innledninger av en dansk filosof, fra arkitekter og forskere fra inn- og utland (og for den saks skyld en norsk vegdirektør). Men det var utvilsomt foredraget (eller kanskje riktigere betegnet opp-tredenen) til "mr. by-guru himself"; professor Richard Florida, som var dagens absolutte høydepunkt.

Professor Florida har skrevet flere bøker om byutvikling, eller kanskje mer spissformulert; hva er det som gir grunnlag for utvikling og framgang i vår tid? En av de mest sentrale konklusjonene er at det blir en beinhard kamp mellom byene om å trekke til seg "de kreative" arbeidsplassene. Han mener at i framtiden vil særlig de virksomhetene som har behov for høyt utdannet og skapende arbeidskraft etablere seg der det er et kreativt miljø fra før og der det derfor er tilgang på ønsket arbeidskraft. Litt forenklet kan man si at vi går fra en situasjon der folk i stor grad flytter for å finne arbeid og inntekt, til at virksomhetene i større grad flytter dit folk bor og vil fortsette å bo. Hans påstand er at dersom man ikke makter å tilpasse seg denne utviklingen, vil byen eller tettstedet tape og gå inn i en negativ utvikling.

I et slikt perspektiv – og ikke minst i en norsk sammenheng – blir det sær viktig å reise spørsmålet hvordan vi kan tilrettelegge for at vi får en positiv utvikling av våre byer og tettsteder. I alle fall er noen av svarene at vi må tilrettelegge for en helhetlig planlegging der byene ses i en større geografisk sammenheng. Og det må legges til rette for gode og framtidrettede transportløsninger.

Statens vegvesen, Region sør, er aktive i et samarbeid med mange bykommuner og de fem fylkeskommunene der det tas utgangspunkt i byene med "naturlig omland" eller regionbyer. Begrepene "Agderbyen", "Grenlandsbyen", "Vestfoldbyen" og "Buskerudbyen" begynner å feste seg. Ideen er med et slikt utgangspunkt å samarbeide med andre aktører om gode transportløsninger, ikke minst kollektivtransport og gode sykkel- og gangvegløsninger. Region sør har allerede arbeidet mye sammen med kommunene og fylkeskommunene, blant annet ved å arrangere mange dialogkonferanser med næringslivsaktører og lokalpolitikere.

Region sør fortjener honnør for et aktivt og godt arbeid. Å bidra til at "Citisense 08" så dagens lys var en fin idé. Mye godt er gjort, men vi har likevel bare sett en begynnelse i dette arbeidet. Jeg både håper og tror at Region sør med sine dyktige og aktive ildsjeler på dette området kan bidra til at Statens vegvesen blir en god bidragsyter og samarbeidspartner for at våre byer og tettsteder kan få en positiv utvikling i en krevende framtid.

## 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.

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



**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

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 23. september kl. 13.00. Neste utgave kommer 9. oktober 2008





**Underfokuset:** Sjef for Utrykningspolitiet, Odd Reidar Humlegård, mener de kriminelles opptreden i trafikken er underfokuset i norsk trafikksikkerhetsarbeid. (Foto: Håkon Aurlien/Bjørn Wiik (ulykkes-illustrasjonsfoto))

# Kriminelle dreper i trafikken

**– Den farlige sjåføren har vært underfokuset i norsk trafikksikkerhetsarbeid, sa UP-sjef Odd Reidar Humlegård på den nasjonale trafikksikkerhetskonferansen i Ålesund sist uke.**

Håkon Aurlien

Åtte av ti som anmeldes for kjøring i ruspåvirket tilstand, er å finne i politiets strafferegister. En undersøkelse fra Utrykningspolitiet viser

videre at en tredjedel av de som forårsaker dødsulykker i trafikken, allerede er straffedømt.

**”Åtte av ti som anmeldes for kjøring i ruspåvirket tilstand, er å finne i politiets strafferegister.**

**Ikke gjennomsnittet**

– Det er ikke gjennomsnittet av Norges befolkning som blir tatt for ruskjøring. I overraskende mange tilfeller dreier det seg om tungt kriminelle, sa Humlegård.

I konferansen tok han til orde for bedret samordning av det offentliges

kriminalitetsforebyggende arbeid og trafikksikkerhetsarbeid. Han mente at holdningsrettede tiltak rettet mot folk flest må fortsette, men at langt mer håndfast innsats må settes inn mot kriminelle bilførere som ikke lar seg påvirke av trafikksikkerhetskampanjer.

**To studier**

Utrykningspolitiet har studert alle de 425 dødsulykkene som skjedde i Norge i 2004 og 2005, og krysskoblet personaldata med politiets register over anmeldte saker.

Det samme er gjort med 603 saker fra januar 2007 der trafikanter er anmeldt for kjøring i ruspåvirket tilstand.

– I hver fjerde dødsulykke var

den som utløste ulykken ruset. I over halvparten av tilfellene var det snakk om en klanderverdig adferd, som er straffbar, påpekte Humlegård.

**124 uskyldige**

Analysen av de 425 ulykkene viser at 124 mennesker ble uskyldig drept i trafikken i 2004 og 2005. Dette er mennesker som helt uforvarende kom opp i en ulykke og ikke kunne klandres på noen måte. Bilpassasjerer som hadde valgt å sitte på med en ruset sjåfør er ikke med i tallet.

– Dette er et dramatisk høyt tall. Det er ille at så mange mennesker skal drepes av andre i trafikken hvert år, uten å ha gjort noe annet

feil enn å være på feil sted til feil tid, mener Humlegård.

**Ansvar**

Han mener samfunnet ville ha reagert langt hardere på like mange drepte i voldssaker eller i fly eller togulykker.

– Vi vet hva som tar liv i trafikken og hva som kunne spare liv, men jeg mener vi i alt for liten grad setter fingeren på problemet. Hver enkelt trafikant kan ta større ansvar gjennom å holde fartsgrensene, kjøre edru og bruke bilbelte. Samfunnet kan ta større ansvar ved å stanse røverne i trafikken, de som gir blaffen i det meste og tar egne og andres liv, sier Odd Reidar Humlegård.

## Urolige for lokal TS-innsats

**Grassrota i trafikksikkerhetsarbeidet er redd pengene til lokalt trafikksikkerhetsarbeid (TS) kan forsvinne når fylkeskommunene skal overta to tredjedeler av riksvegnettet fra 2010.**

Håkon Aurlien

Dette kom fram i flere innlegg og diskusjoner under forrige ukes nasjonale trafikksikkerhets-

konferanse i Ålesund.

– Fylkespolitikere har en mulighet til å prioritere når de får et utvidet fylkesvegnett og direkte ansvar for større rammeoverføringer fra Staten. Men det er mange gode formål som skal ivaretas og TS-arbeidet kan derfor bli vektlagt noe forskjellig fra fylke til fylke, sa Edvard Øfsti som er leder for fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Nord-Trøndelag.

– Vi må ha øremerkede midler til trafikksikkerhetstiltak i alle fall noen år fremover, sa Britt Skinstad Nordlund, fylkespolitiker i Troms

og styremedlem i Trygg Trafikk.

– Uten slik øremerking kan vi miste tillit blant folk flest til fellesskapet tar ansvar for trafikksikkerhet på et samlet vegnett, og det er alvorlig, sa hun.

**Ikke forpliktende**

Stortinget har sluttet seg til føringsdokumenter for oppgavefordelingen hvor det heter at det fortsatt skal drives et robust trafikksikkerhetsarbeid på det vegnett som overføres til fylkeskommunene, men dette er foreløpig ikke gjort forpliktende.



**Bekymret:** Britt Skinstad Nordlund og Edvard Øfsti er bekymret for midlene til lokalt trafikksikkerhetsarbeid. Richard Muskaug (til venstre) slo fast at den pågående revisjonen av "Handlingsplan for trafikksikkerhet" ikke vil inneholde forpliktende tiltak for 17.000 kilometer "øvrig riksveg".



## TRAFIKKSIKKERHET

### Stjeler i Sverige

■ ■ Grønne vegstikker forsvinner i Sverige. – Det er nordmenn som stjeler dem, mener Vägverket i Arjeplog. De fluoriserende stikkene koster 90 kroner per stk. De forsvunne stikkene har stått på riksvegen mellom svenskegrensen og Merkenes. Svenskene mener å ha sett stikkene i norske oppkjørslar i Fauske og Bodø.

### Køyr med vet!

■ ■ – Det er ein ting som blir særst viktig no framover, at folk ikkje byrjar råkøyre her sjølv om ein har fått ny og flott veg. For at me skal unngå ulukker med alvorleg skadde eller drepne i trafikken, må kvar enkelt av oss ta eit ansvar, sa samferdsleminister Liv Sogne Navarsete då ho opna den nye E16 i Lærdal. (Foto: Liv Bulling)



### Fotgjengersikre biler

■ ■ Euro NCAP som driver kollisjonstesting av nye biler, vil nå skjerpe kravene til bilenes fotgjengervern. Ti år etter at testprogrammet kom i gang oppnår de aller fleste biler svært gode måleresultater når det gjelder passasjer-sikkerhet, men lavere når det gjelder belastninger på fotgjengere. (Foto: Håkon Aurlien)

## Gangfelt må ha striper

– Alle gangfelt skal ha striper og kan skiltes, understreker Pål Hauge i Statens vegvesen.

Henriette Erken Busterud

Noen steder er det satt opp gangfeltskilt uten at det er gangfelt med striper, mens andre har striper og ikke skilt. Det har skapt forvirring.

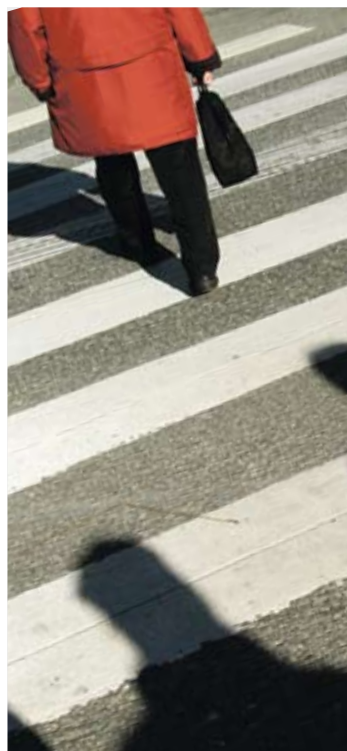
– I byer er det ofte gangfelt og ikke gangfeltskilt, men du kan ikke ha bare gangfeltskilt og ikke striper. Da kalles det et krysningspunkt, og kan ha opphøyd vegbane eller nedsenket kantstein. Hvis det ikke er striper er det per definisjon ikke noe gangfelt, og bilister har bare vikeplikt i gangfelt, understreker Hauge. Han viser til diverse avisoppslag der det er forvirring rundt hva som er et gangfelt, og at det nok er mange steder der det bare er satt opp gangfeltskilt uten at det er striper. Men det er altså ikke slik det skal være.

### Håndbok

Statens vegvesen har nylig lagd en håndbok om hvordan gangfelt skal utformes og når det er aktuelt å ha gangfelt.

– Der er også krav til hvor lyse malte striper eller striper med steinmateriale skal være, slik at de er lette å se for bilistene, påpeker Hauge.

De fleste alvorlige ulykker der fotgjengere blir skadde skjer i gangfelt. De siste seks åra er rundt 60 drepte, flere enn 300 er alvorlig skadde og rundt 2500 lettere skadde i gangfelt.



**Gangfelt skal ha striper:** Et gangfelt må ha striper for at bilister skal ha vikeplikt. Hvis ikke er det et krysningspunkt der det ikke er vikeplikt. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

# Betre haldningar

**Elevane med trafikkfag ved Firda vidaregåande skule har eit omfattande opplegg i trafikkfag, men ønskjer endå fleire teoritimar.**

Geir Brekke

Trafikkfag ved Firda vidaregåande skule er eit tilbod til alle elevar i dei to første klassestega. Opplegget er delt i tre, med 50 timar teori, 19 timar med køyreopplæring og 72 timar køyretrening med foreldre eller andre førsette.

” Fem av skulane praktiserer trafikkfaget gjennom teori og øvingskøyring ved vanlege trafikkskular

### Lågare stryk

Skulen på Sandane i Sogn og Fjordane står i ei særstilling i forsøksordninga som pågår ved seks vidaregåande skular landet rundt. Fem av skulane praktiserer trafikkfaget gjennom teori og øvingskøyring ved vanlege trafikkskular, medan Firda har eit opplegg med teori og køyreopplæring ved trafikkskulane, kombinert med øvingskøyring og avtalt mengdetrening med foreldra.

– Berre 3,6 prosent av trafikkfag-elevane ved Firda stryk til førarprøva, medan strykprosenten i Fjordane distrikt er 20 prosent, seier seksjonsleiar Per Bergheim i Statens vegvesen. Han har vore pådrivar for trafikkfag i distriktet, i lag med leiar for trafikksikringsutvalet i Sogn og Fjordane, Åshild Kjelsnes.

– Målet med trafikkopplæringa i den vidaregåande skulen er å få betre og tryggare sjåforar. Det er ikkje tenkt som nokon snarveg til førarkort. Vi har stor merksemd kring mengdetreninga med foreldra, kombinert med ein grundig teoridel på skulen, seier Bergheim.

### Haldningar

– Vi har til ei kvar tid 160 elevar i 1. og 2. klasse som er i gang med trafikkfaget. Det vil seie kring 80 prosent av elevane, seier rektor Kjell Arnestad ved Firda vidaregåande skule. Faget strekkjer seg over dei to første åra ved den treårige skulen med almennfag.

– Tidlegare kunne elevane ta trafikk som valfag. Dette blei det slutt på ved innføring av kunnskapsløftet. Men ved Firda har vi halde fram med trafikkundervisninga etter at prosjektperioden er ute. Erfaringane er udtelt positive,



**Pådrivarar:** FTU-leiar Åshild Kjelsnes (Ap) og seksjonsleiar Per Bergheim i Statens vegvesen har vore pådrivarar for trafikkfaget i den vidaregåande skulen. (Foto: Geir Brekke)

og vi vil arbeide for at det igjen blir godkjent som eit fag som kan godskrivas på vitnemålet for vidaregåande opplæring.

Det bør vere i alle si interesse å gje rom for ei trafikkopplæring som gir fornuftige og dyktige sjåførar, seier rektor Kjell Arnestad.

### Evaluering

Det pågår for tida ei evaluering av trafikkundervisninga ved dei seks skulane.

– Målet med evalueringa er ikkje å finne ut om opplegget påverkar trafikktryggleiken for elevane. Til det er utvalet for lite.

Målet er å finne ut om skulane oppnår haldningsendringar i elevflokkene, seier Bergheim.

Både han og Åshild Kjelsnes håper at Kunnskapsdepartementet blir trekt inn i arbeidet med vidareføring av trafikkfaget i den vidaregåande skulen.





**Kjører kampanje:** Kristian Øvernes og Roger Finjord fronter mopedprosjektet i Alta. Begge har lang erfaring med å jobbe med ungdom, fra skole og idrett. (Foto: Giselle Jensen)

# På **VILLE** vegger

**Altaungdommen trimmet mopedene, kjørte på gangvegen og tok rundkjøringene på tvers. Ungdomskulturen var på kollisjonskurs med fellesskapets interesser.**

Giselle Jensen

Manglende respekt for trafikkregler og andre trafikanter skapte ville tilstander og utrygge vegger i Alta. Det var tenåringer med blodferskt fører-

kort for moped som ikke ville innordne seg regelverket på vegen. De trimmet mopedene, bøyde skiltene slik at ingen skulle se registreringsnummeret, og kjørte like gjerne på gangvegen som gjennom private hager og tvers over rundkjøringene. Det ga startskuddet til mopedprosjektet som knekker ukulturen. Litt etter litt lokkes og overtals mopedkjørerne til å svinge inn på mer lovlige vegger med riktig fart og mopedene som følger regelverket.

**Den trygge mopedfører**

– Vi måtte snu utviklingen og satset bredt sammen med Politiet, skolene, kommunen og en rekke andre, sier

trafikk sikkerhetskoordinator Kristian Øvernes i Statens vegvesen. Mopedprosjektet "Den trygge mopedfører" var et faktum. Unge trafikanter og foreldrene deres ble invitert, både sammen og hver for seg, på temakvelder og trivelig samvær.

– Foreldrene er viktige samtalepartnere og påvirker ungdommen med sine holdninger. Vårt mål er at trafikk sikkerhet blir et tema rundt middagsbordet, sier Øvernes.

**Mopedprosjektet**

Myndighetene lokket med gratis teknisk kontroll av kjøretøyet på mopedtreffene. De garanterte at ingen skulle bruke pekefingeren, uansett hva de fant. Og ungdommen

kom, både de med trimmede mopedene, fri eksos og bøyde skilt, og de mer lovlige.

– Nå har vi et snitt på 30 mopedister på treffene våre. For å bli medlem, forplikter de seg til å overholde trafikkreglene. Medlemskapet gir blant annet mulighet for å vinne 40.000 kroner, forteller Øvernes, primus motor i prosjektet sammen med Roger Finjord.

**Trafikk og fotball**

Finjord er et kjent fjes i Finnmark, han er fotballtrener og ansvarlig for spillerutviklingen i Finnmark fotballkrets. Han har i mange år deltatt i trafikk sikkerhetsarbeidet som i hans øyne henger nøye

sammen med fotball.

– Spillerne bruker 80 prosent mer tid på vegen enn på banen. Det er grunn god nok, mener Finjord.

**Kampanje**

Gjennom en logokonkurranse blant mopedkjørerne har prosjektet fått egen logo. Med gjennomgangstemaene savn, bekymring og konsekvens er det utviklet tre tankevekkende annonser og plakater. Foto i sort/hvitt bare brutt av en rød rose når fram hos de fleste.

– Rosen er blitt en rød tråd i kampanjen. Den brukes både i glede og sorg, og symboliserer i dette tilfellet at hver enkelt av oss er like skjør som en rose, sier Øvernes.

## Trafikkulykkessituasjonen etter åtte måneder

ved Finn Harald Amundsen, seksjonsleder trafikk sikkerhetsseksjonen, Vegdirektoratet

I august omkom 26 mennesker i trafikken. Det var én mindre enn i august i fjor. Hittil i år har hele 189 personer mistet livet i trafikken. Dette er 46, eller ca 30 prosent, mer enn i 2007. Derimot er det registrert rundt 5 prosent færre skadde, da først og fremst lette skader. Hele 123 av de drepte er fører eller passasjer i bil. Dobbel så mange fotgjengere har mistet livet, 20 mot 10 i 2007. 45 av de drepte er mellom 18 og 24 år (25 i 2007).

Typisk for 2008 er en økning i antall og andelen singelulykker dvs utforkjøring. Antall drepte i møte-

ulykker ligger på samme nivå som i fjor. Så langt er 37 prosent av de drepte og 27 prosent av de som er hardt skadde i statistikken skjedd i de 16 prosent som er registrert som møteulykker. Tilsvarende for utforkjøring er 38 prosent av de drepte, 38 prosent av de hardt skadde i 33 prosent av ulykkene.

Økningen i antall møteulykker i fjor ga en debatt rundt bygging av midtrekkverk, som mange mener er eneste løsning. Klart at dette reduserer omfanget av skader i møteulykker, men dersom vi går nærmere inn i den enkelte ulykke,

ser vi en rekke andre forhold som kan gi grunnlag for effektive tiltak. Jeg tenker da på årsaker til den store andelen uoppmerksomhet etc.

I år har vi hatt en tilsvarende debatt om ungdomsulykker, fordi ungdomsulykker ofte er utforkjøringsulykker med alvorlige konsekvenser for mange. Tiltakene som nå diskuteres er begrensninger i førerkortet for unge førere, eller tøffere kontrolltiltak. Å skjerpe prikkbelastningen og konsekvensene ved overtredelser er også viktige tiltak. For oss i Statens vegvesen er det viktig å finne tiltak

som når problemgruppen, men som ikke rammer den vanlige ungdomstrafikanten som stort sett følger regler og påbud. Vi må ikke, opp i alt dette, glemme den forebyggende jobben med trafikk sikkerhetsinspeksjoner og gjennomføring av tiltak langs vegen. Selv om en skulle være så uheldig å kjøre ut av vegen bør dette ikke resultere i en dødsulykke.

Trafikk sikkerhetsarbeidet er nyansert og omfattende. Vi må fortsette på bred front i godt samarbeid med alle aktører.





## AKTUELT

**Hjukse-start**

■ ■ Oppstarten på det omfattende utbedringsarbeidet på rv. 360 i Telemark ved Hjuksevelta (bildet) i Sauherad kommune blir før jul i år. Ei smal bru og tre krappe svinger blir rettet opp og vegen lagt om på om lag 1 kilometers strekning. Ombyggingen er beregnet å koste om lag 45 millioner kroner og utbyggingen vil ta halvannet år. (Foto: Kjell Wold)

**Alternativ finansiering**

■ ■ – Regjeringa vil vurdere ei vidareutvikling av finansieringsformer i samband med framlegging av Nasjonal transportplan for nyttår. Prosjektfinansiering og OPS kan vere aktuelt å vurdere på enkelte svært store utbyggingar, mellom anna fordi me slik kan trekkje til oss større konkurranse frå utanlandske entreprenørar, sa Liv Signe Navarsete i Bergen nyleg.

**Skarvberg tunnelen**

■ ■ I fjor truet brannsjefen med å stenge tunnelen pga dårlig brannsikring. Nå har Statens vegvesen inngått avtale om umiddelbare tiltak for å bedre sikkerheten. – Vi har fått et tilskudd fra Porsanger kommune til en tankvogn, forteller seksjonssjef Tor Inge Hellander. I tillegg utfører entreprenøren enkle utbedringer ved tunnelportalen, bedre rekkverk og belysning. (Foto: Giselle Jensen)

**Flere tusen besøkende**

■ ■ Statens vegvesen sin TS-stand på Dyrskun i Seljord i Telemark tidligere i september hadde flere tusen besøkende. Om lag 25 tilsatte fra hele Region sør deltok på de tre dagene som samlet over 60.000 besøkende totalt. Flere tusen av dem la vegen innom Vegvesenets stand. (Foto: Lars-Gunvald Hauan)

**200 bilder hver dag**

■ ■ 200 fartsoverskridere er fotografert hver dag straks de nye ATK-kameraene ble satt i drift i Rælingentunnelen. Etter en uke lå det an til 26 førerkortbeslag og ni fengselsopphold for fartsoverskridelser opp mot 175 km/t. Fotoboksene er satt opp for å få bukt med fortkjøring som har ført til 28 alvorlige trafikulykker de siste åtte årene.

# Ny anskaffelsesprosedyre

**For første gang skal Statens Vegvesen bruke prosedyren "Konkurranspreget dialog" i forbindelse med en entreprise som legges ut på anbud.**

Frode Rabbevåg

Det er det kompliserte arbeidet med løsmasse og tunnelpåslag på Møllenberg i Trondheim i forbindelse med vegprosjektet E6 Trondheim-Stjørdal som blir pilotprosjekt for den nye anskaffelsesprosedyren.

– Det spesielle med denne prosedyren er at vi som oppdragsgiver ikke klart definerer hvordan arbeidet skal gjennomføres når vi går ut med anbudet. Vi skal ha en dialogfase med interesserte entreprenører der de skal komme med kreative forslag på hvordan prosjektet kan gjennomføres før en totalentreprise-konkurranse gjennomføres og kontrakt med en entreprenør eller konsulentgruppering blir inngått, forklarer prosjektleder Harald Inge Johnsen.

**Ny prosedyre**

"Konkurranspreget dialog" er en anskaffelsesprosedyre som det nylig ble gitt adgang til gjennom endringer i forskriften om offentlige anskaffelser. Innen staten er det bare kjent at denne prosedyren har blitt brukt én gang i forbindelse med et IT-prosjekt, mens det er første gang for Vegvesenet.

– Å bruke en slik prosedyre er aktuelt ved særlig komplekse prosjekter, fortsetter Johnsen. En tradisjonell anbudsbeskrivelse kan løse byggeprosessen dersom det oppstår problemer, mens en annen type kontrakt kan inspirere entreprenørene til å komme med kreative innspill som løser utfordringene.

Den aktuelle parsellen på det nye E6-prosjektet gjennom Trondheim blir ett av Norges mest kompliserte byggeprosjekter.



**Anskaffelsesmetode:** Prosjektleder E6 Trondheim-Stjørdal, Harald Inge Johnsen, har store forventninger for bruk av ny anskaffelsesmetode for entreprisen på ny E6 på Møllenberg i Trondheim. (Foto: Frode Rabbevåg)

Fra Nidelven til en møter fjell og et tunnelinnslag på Møllenberg skal det bygges tunnel i løsmasser med vanskelig kvikkleire. Et kirkebygg må rives og flere bolighus skal flyttes når byggearbeidene er slutført.

**Ikke skylapper**

– Vi har store forventninger til at vi får mange kreative innspill på byggeprosessen gjennom den nye dialogfasen. Vi lover vi ikke skal ha

skylapper, men være åpne for de innspill som kommer, påpeker Harald Inge Johnsen.

Han legger til at entreprenørbransjen har etterspurt slike måter å jobbe på og få komme inn i en tidlig fase på prosjektene. Derfor er forventningene store til at mange vil melde sin interesse til denne spesielle entreprisen med en forventet kontraktsstørrelse på rundt 600 millioner kroner.

Med Stortingets godkjennelse senere i høst skal det nå totalt brukes 3,5 milliarder på E6 i Trondheim og Stjørdal. 9. oktober inviterer Statens Vegvesen til informasjonsmøte om de ulike entreprisene som skal ut på anbud for vegprosjektet E6 Trondheim-Stjørdal. Her får interesserte entreprenører høre mer om den nye anskaffelsesmetoden "konkurranspreget dialog".

## Tryggere hverdag

**Arbeidet med rassikringsarbeidet på Arnøya i Troms er nå i slutfasen. 400 mennesker går mot en tryggere hverdag.**

Giselle Jensen

Rassikringstunnelen på fv. 347 ved Langfjorden på Arnøya er på det nærmeste ferdig og står klart til å beskytte trafikantene når høststormene setter inn.

Tunnelen er egentlig et 780 meter langt skredoverbygg som er dekket av vegetasjon. Asfalteringen i tunnelen er fullført, nå gjenstår

bare litt finpuss på skråningene og elektroinstallasjonene. Men det er nok til at åpningsseremonien er utsatt på ubestemt tid.

**Hyppe snøskred**

Prosjektet har kostet 120 millioner kroner og vil glede øyas omlag 400 innbyggere og noen heldige hytteeiere, som nå får en mye tryggere reiseveg. Befolkningen på øya bor stort sett i bygdene Lauksletta, Arnøyhamn og Årviksand. Vegene er utsatt for snøskred vinterstid, noe som har skapt store problemer for fiskeoppdrettsnæringen på øya. Forutsigbare transportmuligheter er helt avgjørende for dem som driver fiskeindustri.



**Snart ferdig:** Rasoverbygget kommer til å bli lite synlig når vegetasjonen får skikkelig tak. (Foto: Eivind Berglund)



## Nye krav til mønsterdybde på dekk

**Fra 1. november og ut vintersesongen må alle kjøretøy ha 3 millimeter mønsterdybde på dekkene. Dette gjelder alle typer kjøretøy.**

Henriette Erken Busterud

Hver vinter kjører mange vogntog av vegen på grunn av dårlige dekk og manglende kjetting. Mange har også problemer med å komme opp bakker og over fjelloverganger.

Dette skaper kø og store forsinkelser. Det vil Statens vegvesen prøve å begrense, blant annet med nye krav til dekk.

– Forslaget har vært på høring i EU, og vi har ikke fått noen merknader. De fleste personbiler i Norge har vinterdekk med en mønsterdybde på mer enn 3 millimeter, slik at dette ikke byr på problemer. Det samme gjelder for den norske lastebilbransjen. Derimot kan dette få store konsekvenser for utenlandske sjåfører. Dersom disse ikke har riktige dekk, kan de bli stoppet

og nektet å kjøre videre. Dette gjelder selvfølgelig også for norske transportører, sier jurist Unni Augland Eik i Statens vegvesen.

Kravet kommer i forbindelse med samferdselsministerens vinterpakke som består av en rekke tiltak som skal sikre bedre framkommelighet på vintervegene. Bakgrunn er de siste vintres erfaringer med vinterdrift og vinterberedskap under mer ekstreme værforhold, jmfør blant annet hendelsene på Sørlandet i februar 2007.



**Nye dekk-krav:** Fra 1. november blir det krav til at alle kjøretøy må ha 3 millimeter mønsterdybde i vintersesongen. (Arkivfoto: Knut Opeide).



**Omdisponerer:** Distriktssjef i Sør-Trøndelag, Ingvar Tøndel, har fått mer penger til asfaltering av vegnettet gjennom økte gebyrinntekter. (Arkivfoto: Knut Opeide)

# Gebyrinntekter gir mer til asfalt

**Flere utstedte førerkort og flere påskiltingsgebyr enn budsjettert gir mer i kassen til distrikt Sør-Trøndelag.**

Frode Rabbevang

En stor del av de ekstra midlene går til asfaltering, og dermed får brukerne gebyrpengene tilbake i form av økt sikkerhet og komfort.

– Vi sliter med å holde tritt på

vedlikeholdssiden. Slitasjen på asfalten er stor, og asfaltprisen har økt betydelig den senere tiden. Da er det hyggelig å kunne få ekstra midler til å få gjennomført asfalteringsarbeider som vi i utgangspunktet ikke hadde midler til, forteller distriktssjef Ingvar Tøndel i Sør-Trøndelag.

**Flere tar førerkort**

Det er først og fremst en stor økning i antall utstedte førerkort, økning i antall påskiltingsgebyr, merinntekter fra myndighetskontroll i tillegg til refusjoner som har gitt mer penger i kassen til distriktet i forhold til

det som var planlagt. For 2008 er merinntektene ved Trafikkstasjonen i Trondheim beregnet til rundt 5 millioner kroner, og av dette vil rundt 3,5 millioner bli brukt på ekstra asfaltering i løpet av høsten.

**Gir tilbake**

– Vi har fått flere sensorer og tatt unna mye av køen når det gjelder førerkort, forklarer faggruppelider Knut Antonsen.

– I tillegg ser vi en betydelig økning i avskiltinger som utføres av Tollvesenet og Politiet på grunn av manglende innbetaling av års-

avgift. Når eierne av kjøretøyene skal ha skiltene på igjen må de betale gebyr til oss. Dette har gitt betydelige merinntekter i forhold til det vi hadde budsjettert med.

Selv om den økte aktiviteten har gitt oss en del merarbeid er det hyggelig å kunne gi noe tilbake til dem som betaler inn gebyrene i form av asfaltering og økt vedlikehold av vegnettet, legger han til.

**Kjærkomment**

Byggeleder asfalt, Linda Pettersen, får rundt 3,5 millioner kroner ekstra å bruke på vegnettet i høst. Selv om planene ikke er helt klare, vil det bli

brukt en del på lapping av E6 mellom Berkåk og Oppdal og ved Ulsbergkrysset, ny asfalt på et parti av riksveg 30 fra Ålen mot Røros og lapping av farlige settinger på riksveg 705. Andre strekninger som får ekstramidler til asfaltering er blant andre et parti ved Arnevik bru på riksveg 715, rundkjøringer i Orkaner på E39 og riksveg 710 og et parti på riksveg 721 i Bjugn.

– Dette er kjærkomne ekstramidler for oss, og for trafikantene betyr det økt trafiksikkerhet og økt komfort på strekninger der slitasjen har vært stor, sier Linda Pettersen.



## BYSTRATEGI



**Mindre gategraving:** Et nytt system skal koordinere alle graveplaner i Oslo. Dermed blir det mindre graving.

## Mindre gategraving i Oslo

**Fra desember blir Oslo et bedre sted. Da må alle gravearbeider langs vegnettet klareres med alle som har rør og kabler under bakken, og graveplaner må samordnes. Dermed blir det mindre graving i Oslos gater.**

Henriette Erken Busterud

Det nye systemet som skal gjøre det lettere å samordne gravearbeidet er utviklet av 13 rør- og kabeleiere, og Statens vegvesen, Hafslund, Telenor og Oslo kommune er blant de største. Når vegholder har gitt tillatelse til å grave opp vegen, blir alt arbeid gjort samtidig, og når asfalten legges igjen skal den ligge urørt i tre år.

### Mange fordeler

– Målet er å få bedre oversikt over hva ulike aktører har gravd ned i vegen. Slik får vi færre gravearbeider, det er mer effektivt å grave ned strømkabler og bredbånd samtidig med at Statens vegvesen må grave opp vegen. Mindre graving vil også gi færre forsinkelser for trafikken, bedre trafiksikkerhet spesielt for våre myke trafikanter og mindre skader på vegdekket, sier Ellen Strandenæs i Statens vegvesen.

### Graving på høring

Vegvesenet har hatt en viktig rolle i forbindelse med utvikling av IT-systemene etter oppdrag fra byrå-

den for miljø og samferdsel i Oslo. Samferdselsetaten skal følge opp systemet.

Når gravearbeidene skal koordineres, må en gå inn på et felles kart med oversikt over traseer for strøm, vann og kabler.

– Graveplanen med eventuelle bilder og dokumenter sendes på høring. De andre aktørene må gi beskjed dersom de også har behov for å grave, og de kan også høre om gravingen kan utsettes litt dersom de har behov for det. Denne høringsrunden vil normalt ta rundt fem dager, mens den i dag tar en måned, sier Strandenæs.

### Færre kabelkutt

– Når det graves mindre, og vi har bedre oversikt over hva som skjer, blir det også færre kabler som kuttet. Brannen i kabelnettet på Jernbanetorget i fjor lammet blant annet nettbrukere og togreisende i mange timer. Årsaken var at en entreprenør gravde uten å ha full kontroll på hva som lå under bakken. Ettersom alle berørte parter orienteres om hva som skal skje, blir det lettere å unngå slike hendelser i fremtiden, forteller Strandenæs.

Prosjektet koster 8 millioner kroner og er finansiert med midler fra Forskningsrådet.

– Vi antar at kostnadene er innspart mindre enn seks måneder etter at systemet er innført. Det er dyrt for samfunnet og kabeleiere at det stadig graves over kabler som setter systemer ute av drift, sier Ellen Strandenæs.

# På lag me

**– Vi vil spille på lag med byene for å utvikle miljøvennlige og robuste byregioner.**

Kjell Wold

Det var ett av hovedbudskapene fra vegdirektør Terje Moe Gustavsen til over 1000 deltagere på konferansen Citisense 08 i Larvik nylig.

Der stod samordnet areal- og transportplanlegging og framtidrettet og miljøvennlig by- og næringsutvikling i fokus under en av de største konferansene om dette temaet i Norge.

### Mange virkemidler

– Transportårene er byens blodårer. Kjøpekraften har økt med mer enn 80 prosent siden 1985. Det er en av hoveddrivkreftene i den økte transportbruken vi har opplevd de siste par tiårene. Etterspørselen etter transport til fritidsbruk har eksplodert tilsvarende. Og det er det mange som nå lider av i form av miljø- og helseplager som støy og luftforurensning. For å dempe denne transportveksten må vi ta en rekke virkemidler i bruk. Og det er mange parter som må samarbeide. Statens vegvesen ønsker å være en pådriver i dette samarbeidet, sa Gustavsen.

**» Bare 9 prosent av alle reiser i Norge skjer kollektivt.**

### Må tenke nytt

Bare 9 prosent av alle reiser i Norge i dag skjer kollektivt. Her har vi ifølge vegdirektøren et stort forbedringspotensial.

Fra Danmark kunne vi på konferansen høre om storbyen København, der mer enn hver tredje reise foregår på sykkel. Ved bedre planlegging og samarbeid om riktig areal- og transportbruk i fremtiden, kan andelen bilreiser i norske byer og byregioner reduseres drastisk til fordel for buss, tog, bane, trikk, sykkel og gange.

### Helhetlige løsninger

Tiltak for å begrense bilbruken og utvikle gode og miljøvennlige transportalternativer i byområder er en utfordring Statens vegvesen tar på alvor.

– Helhetlige løsninger der lokale, regionale og statlige instanser spiller på lag med næringsliv og befolkning er helt avgjørende for å klare dette miljøløftet ved en kjempedugnad, sier han.

– Vi må satse på mange felt og mange samarbeidsparter. Byer og byregioner trenger helhetlige løsninger på tvers av gamle forvaltningsgrenser og geografiske skillelinjer. Derfor tar Statens vegvesen et mer aktivt og bredere grep om byutvikling gjennom miljøvennlig transport som kollektiv, gang og sykkel i tillegg til ordinær areal- og vegplanlegging. Samordnet areal- og transportplanlegging er en av nøklene til å snu trenden med stadig økende bilbruk, forteller Gustavsen.

### Mer kunnskap

Vegdirektøren erkjenner betydningen av et mye tettere og tverrfaglig samarbeid om framtidens areal- og transportplanlegging i byer og byregioner.

– Større og bredere samhandling om dette er helt nødvendig. Vi ønsker å ha et pådriveransvar i dette samarbeidet. Vi vil være viktige støttespillere for fylker og kommuner i arbeidet med transportanalyser for å nå målene om reduserte klimautslipp fra transport i byene. Til det trenger vi økt kunnskap og tettere samarbeid.

– På 60- og 70-tallet la vi til rette for bilbruk. Nå må vi legge til rette for å begrense bilbruken i byene og fremme andre og mer miljøvennlige transportformer. Løser vi framtidens byutfordringer kan vi også gi store og viktige bidrag til reduserte klimautslipp. Vi tar den utfordringen, avsluttet Terje Moe Gustavsen.

**Lagspill:** Byutvikling er lagspill, mener vegdirektøren. (Illustrasjonsfoto: Kjell Wold)



**Drammen:** En av 13 framtidbyer i Norge og del av regionsamarbeidet Buskerudbyen. (Foto: Kjell Wold)

## 13 framtidbyer

**På initiativ fra Miljøvern-departementet inviterte regjeringen i vår 13 norske byområder til å delta i prosjektet Framtidens byer med fokus på reduksjon av lokale klimagassutslipp.**

Kjell Wold

Alle 13 byområder takket ja, og 17. juni ble en intensjonsavtale mellom byene og de fire departementene undertegnet i Oslo.

Blant byene er Oslo, Tromsø,

Bærum og Drammen. Departementene er Miljø-, kommunal- og regional, samferdsel og olje- og energi. Prosjektleder for Framtidens byer er Wilhelm Torheim i Miljøverndepartementet.

– Kommunene har virkemidler til å påvirke nær 20 prosent av samlede nasjonale utslipp, og de 13 største byområdene i Norge har om lag 40 prosent av landets befolkning. Derfor har disse byene potensial for å redusere utslippene, sier Torheim.

Mens klimagassutslippene fra vegtrafikken er om lag 20 prosent av de totale utslippene i landet,

utgjør utslippene fra vegtrafikken i storbyene hele 51 prosent.

Framtidens byer skal være en arena for samhandling, slik initiativet fra Buskerudbyen og andre byregioner legger opp til. Målet er å få forpliktende avtaler mellom stat, fylker, byer og byområder finansiert ved mer målrettet bruk av budsjettmidler og støtteordninger pluss friske midler. Framtidens byer har fire hovedområder: Foruten areal- og transport i byregioner er også stasjonær energi i bygg, forbruk og avfall og klimatilpassing viktige satsingsområder.



# ed byene



## Hørt på Citisense 08:

### Tor Nørretranders, forfatter:

– Jeg har reker, alger og bakterier som kjæledyr, de lever av hverandres skitt. Dropp depoter og tenk i strømmer. Å fange solskinnet er framtidens løsning på klima- og ressursproblemene.

### Helle Søholt, arkitekt:

– Hva skaper liv i byer? Vi, mennesker, skaper livet i byene. Vi søker intimitet, nærhet og opplevelser i felleskap. Vi opplever byen gjennom sansene våre og 75 prosent av det gjennom synsopplevelser. Derfor er design viktig. Livet mellom husene er viktigere enn livet i husene.

### Irene Tinagli, forsker:

– Mange norske byer og byregioner har en kreativ økonomi, der størrelse og distanse er viktige kriterier for hvor mye og hvordan de kan utvikle seg. Samarbeid er nøkkelen til å bygge mer robuste, levedyktige og miljøvennlige byregioner. Utdannelse er viktig på vegen til økt toleranse, teknologi og talent.

### Tor Atle Odberg, Statens vegvesen:

– 1200 besøkende på dag én og 500-600 deltagere på dag to og den nasjonale dialogkonferansen ga oss en kjemperespons fra mange av deltagerne. Det er vel noe av det nærmeste vi kan komme en rockekonsert om byutvikling. Jeg er spesielt fornøyd med den positive responsen fra næringslivet.

### Pål Walberg, IKEA:

– Vi tenker og planlegger regionutvikling. Derfor er det enklere å møte offentlige instanser som kommuner, fylker og statlige etater i felles fora enn én og én når vi planlegger nye regionetableringer. Derfor har vi stor sans for Statens vegvesens initiativ om framtidig areal- og transportplanlegging på et større byregionnivå.

### Arild Eek, byutviklingsdirektør:

– Samarbeidet om Buskerudbyen er et nødvendig forsøk på å bygge ned grensene mellom kommunene for å planlegge framtidens areal- og transportutbygging i et større og mer helhetlig perspektiv. Utfordringen er å få de folkevalgte organer med på dette løpet. Vi har fått en god start i så måte.

## Buskerudbyen på startstreken

**Fem kommuner, en fylkeskommune og to stats-etater, Jernbaneverket og Statens vegvesen, har inngått en intensjonsavtale om et samarbeidsprosjekt om Buskerudbyen.**

Kjell Wold

Samarbeidsprosjektet om bærekraftig areal- og transportutvikling i byaksen Lier-Drammen-Eiker-Kongsberg tok et nytt skritt mot realisering på et møte til et forprosjekt på Bolkesjø i høst.

– Vi håper samarbeidsprosjektet formelt kan starte våren 2009 etter

at vi har analysert alle muligheter og eventuelle ulemper ved et slikt samarbeidsprosjekt i høst og vinter, sier ordfører i Nedre Eiker, Elly Thoresen. Det overordnede målet for Buskerudbyen er et forpliktende samarbeid som skal bidra til utvikling av en bære- og konkurransekraftig byregion av nasjonal interesse.

– Vi tror et slikt samarbeid vil gi økt gjennomføringskraft i en samordnet areal- og transportutvikling i et felles byområde på tvers av kommunegrensene og forvaltningsnivåer, sa Nedre Eiker-ordføreren.

– Arealplanlegging er grunnlaget for all transportplanlegging. Økt samarbeid på tvers, som Bus-

kerudbyen, vil skape større forutsigbarhet i planlegging av framtidig infrastruktur. Enighet om hvilken retning det skal ta og virkemidlene dere tør bruke er avgjørende for hvor vellykket dette vil bli. Men dere har store muligheter med denne arenaen dere skaper, sier strategistabsleder Tore Kaurin i Statens vegvesen Region sør.

**Buskerudbyen:** Framtidsprosjekt om areal- og transportplanlegging, f.v. byutviklingsdirektør i Drammen kommune Arild Eek, ordfører i Nedre Eiker Elly Thoresen og strategistabsleder i Statens vegvesen Region sør, Tore Kaurin. (Foto: Kjell Wold)





## AKTUELT

## Nytt fjes

■ ■ John Roger Hagen er nylig ansatt som seksjonsleder på Trafikk i Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt. Hagen kommer fra en stilling som direktør i NAV. Tidligere seksjonsleder Edvard Einarsen går, etter eget ønske, over til å arbeide som planlegger.



## Ny rv. 9-parsell

■ ■ Mandag åpnet en 4,9 kilometer ny strekning av riksveg 9 i Setesdal. Parsellen Ose-Tveit (bildet) i Bygland kommune ble offisielt åpnet av ordførerne for Bygland og Bykle samt fylkesordføreren i Aust-Agder. Vegparsellen har kostet 58 millioner kroner å bygge og tatt om lag halvannet år å få ferdig. (Foto: Kjell Wold)

## Bru stengt for lastebiler

■ ■ Ustvedt bru på fylkesvegen over jernbanen øst for Ski industriområde er i såpass dårlig forfatning at den ikke lenger kan brukes av tyngre lastebiler. Etter en inspeksjon er det bestemt å redusere tillatt totalvekt fra 39 til 12 tonn. Utbedring av den 70 år gamle brua blir så dyrt at det i stedet prosjekteres en ny bru.

## Bussprioritering

■ ■ Statens vegvesen skal i løpet av året etablere seks nye signalanlegg for bussprioritering i Sør-Rogaland. Dette gjelder rv. 509 Madlavegen mellom Stavanger sentrum og Madla, to kryss ved Byterminalen i sentrum og på Randabergvegen. Svarco var eneste tilbyder på oppdraget, som ligg på kring 5 millionar kroner, seier Lars Arild Bråtveit.

## 200 tunneler over 30 år



**Haukelitunnelen:** Eksempel på veldig gammel tunnel på E134 som nå rehabiliteres. (Foto: Kjell Wold)

– Vel 200 av landets vegtunneler lengre enn 500 meter er eldre enn 30 år. Det gir store utfordringer på drift, vedlikehold og rehabilitering.

Kjell Wold

Det sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen på åpningen av tunneldagene i Hole i Buskerud i forrige uke. Derfor er Statens vegvesens nye tunnelstrategi så viktig og nødvendig i dette bildet. Etaten vil med denne strategien sikre høy kvalitet, sikkerhet og forutsigbarhet i forhold til planlegging, bygging og drift og vedlikehold av vegtunneler.

– Tiltakene vi jobber med for moderne vegtunneler i perioden 2008-2011 er mange og komplekse. Strategi for vegtunneler, tunnel som planelement, tunnel-skole, tilstrekkelig standard og sikkerhet i vegtunneler, tunnelkledninger, brannsikkerhet og materialkrav, tunneldokumentasjon og tunnelutforming

– Moderne vegtunneler gir kompliserte løsninger som krever avansert planlegging. Med 961 vegtunneler i Norge, hvorav 40 prosent av de over 500 meters lengde er mer enn 30 år gamle, er behovet for oppgradering stort. Siden midten av 80-tallet har også bruken av avansert, teknisk tunnelutstyr økt kraftig samtidig som levetiden på utstyret har sunket på grunn av trafikkveksten og det aggressive tunnelmiljøet. Vi håper ny tunnelstrategi på sikt vil gi bedre og mer robuste tunneløsninger som også vil kunne øke levetiden på utstyret igjen, sa vegdirektøren.

# Lofter betring til fjells

– Vi skal bli bedre på drift av høgfjellsovergangene mellom aust og vest, og ikkje minst på informasjon til trafikantane.

Geir Brekke

Det er regionvegsjef Olav Ellevset som på dette viset oppsummerer alle tilbakemeldingane Statens vegvesen fekk då ein samla kring 100 engasjerte politikarar, transportørar og næringslivsfolk til rådslag om korleis transporten over fjellovergangane kan bli betre vinterstid.

## Nye tavler

– Vi reknar med å kunne få på plass fritesttavler for trafikken austfrå i år. Det vil seie variable informasjonstavler før vegvalet ved Hønefoss og før neste valet sør for Gol. I tillegg skal vi få fart på arbeidet med betre prognosar for innføring av kolonnekøyring eller stenging av fjellovergangane, seier Terje Totland til Vegen og vi. Han leiar vegtrafiksentralen i Region vest.

– Vi bør få til ein prognose for om det er fare for kolonne eller stenging for det komande døgnet, iallfall med middels sikkerheit. Eit tilsvarende varsel for dei næraste fire timane bør det vere større sikkerheit på, seier Olav Ellevset.

## Nye kolonnereglar

Dette er mellom dei tiltaka Statens vegvesen vil gjennomføre for vinteren set inn. Andre klare meldingar frå transportørane og lokalpolitikarane er betre strøring av stigningane fram mot bommane på høgfjellet.

Ikkje minst er det utbreidd misnøye med dei nye kolonnereglane som blei innført sist vinter. Regionvegsjefen opnar for ein ny gjennomgang av desse reglane, som tok utgangspunkt i rv. 7 over Hardangervidda. Tilhøva er noko annleis på dei andre fjellovergangane. Mellom anna sa bussnæringsa ifrå om at dei håper ekspressbussane på stamvegstrekingane ikkje blir hindra av dei nye kolonnereglane, som set grenser for kor mange passasjerar som kan følgje kvar kolonne over fjellet.



**Klar melding:** Regionvegsjef Olav Ellevset fekk klare meldingar i skriftleg form frå bransjefolk og politikarar på Vossa-møtet.

» **Tilbakemeldingane, engasjementet og ordskiftet viser at det var rett å skipe til ei slik samling om høgfjellsvegane.**

## Plass-tinging

Det har store følgjer for næringstransport som blir ståande og vente timevis på å kome med i kolonna. Dette kan vere leveransar på andre sida av fjellet som blir forsinka med eitt døgn på grunn av faste tidsfristar som ikkje kan haldast. Regionvegsjefen er såleis ikkje avvisande til å vurdere tinging av plass i kolonne for dei som kan dokumentere slike avtalar.

Spørsmålet om betaling for slike tenester er kan hende og eit spørsmål som vil bli drøfta i den vidare dialogen med tungbilbransjen.

– Tilbakemeldingane, engasjementet og ordskiftet viser at det var rett å skipe til ei slik samling

om høgfjellsvegane. Vi må halde den gode dialogen høgt vidare. Kan hende vi tar sikte på ein ny konferanse av dette slaget våren 2009, konkluderer regionvegsjef Olav Ellevset.

## Satsar på E16

■ ■ – Det er viktig å prioritere slik at det iallfall er minst ein vintertrygg veg mellom det vareproduserande Vestlandet og marknaden på Austlandet og i utlandet. I og med at E16 er den av stamvegane som har

ei oppetid på så godt som 100 prosent, er dette den vegen der dette er lettast å oppnå, og såleis eit naturleg val for ei slik satsing, seier statssekretær Hege Solbakken i Samfedsledertemnetet.



### Stand-in ble avslørt

■ ■ En mann som tidligere har jobbet som tolk for Statens vegvesen, ble avslørt som stand-in for en annen etter en førerprøve i Hamar sist uke. Han strøk med glans, ble så gjenkjent og avslørt, og vil nå bli politianmeldt. Mannen fra Somalia er tidligere anmeldt for gjentagende forsøk på å ha vært stand-in under teoriprøver.



### Satsar på E39

■ ■ – Eg kan ikkje løyve midlar til enkeltstrekningar her i dag, men eg må nemne at eg tykkjer det er ille at deler av E39 Kyststamvegen (bilete frå Høyanger), som bind Vestlandet saman på langs, har så dårleg standard, sa samferdsleminister Liv Signe Navarsete då ho innleia på eit møte i Bergen Næringsråd nyleg. (Arkivfoto: Geir Brekke)

### Ingen alvorlige tunnelskader

■ ■ Stengingen og sikkerhetsjekken av nordgående løp på E18 Fosskolltunnelen i Lier i september viste seg ikke å avdekke alvorlige problemer på tunneltaket. Noe stein hadde flaket av tunnelen og lagt seg oppå hvelvet. Løse stein ble ryddet vekk og trafikken satt på igjen etter få timer. Resten av tunnelrensken tas ved en senere anledning.

### Freder bilen

■ ■ En undersøkelse viser at 44 prosent av befolkningen i Troms ikke tror at privatbilen forårsaker klimaendringer. Og andelen skeptikere øker. Over halvparten av de spurte mennene tviler på at bilen er synderen, mens 38 prosent av kvinnene er skeptiske. Mens tre av fem tror bedre kollektivtilbud vil ha god effekt på klimaet.



**Vakrest i landet:** Slemmestadveien i Asker fikk Vakre vegers pris 2008. (Foto: Jon-Are Berg-Jacobsen) Risøy bru i Haugesund (innfelt øverst til høyre, foto: Terje Rudi) fikk pris for måten den er rehabilitert. Pris ble det også til Nasjonale turistveger (Sohlbergplassen innfelt nederst til høyre, foto: Carl Viggo Hølmebak)

# Vakrest i landet her

**Fredag ble det offentliggjort hvem som er vakrest i landet her, på Citisense 08 i Larvik. Da ble Slemmestadveien i Asker og Risøy bru i Haugesund hedret med Vakre vegers pris.**

Henriette Erken Busterud

Vegdirektørens pris for vakre vegger er en hederspris for anlegg med gode estetiske kvaliteter til-

passet omgivelsene. Prisen har blitt delt ut siden 1988, og i år gikk den til Slemmestadveien gjennom Vollen i Asker.

#### Forbilde

”Fra å være et lite tettsted tungt belastet av gjennomgangstrafikk, har man med faglig forankring, estetisk sans og respekt for omgivelsenes og stedets historie klart å gjenskape et idyllisk strandsted ved Oslofjorden”, heter det i juryens dom. Det ble også sagt at vinnerprosjektet er et forbilde på hvordan en trafikkert veg kan bygges på stedets premisser.

#### Idyllen tilbake

– Det er alltid hyggelig å bli satt på kartet i positive sammenhen-

ger – og i dette tilfellet å bli kåret til å ha en av landets vakreste vegger er veldig moro! Vi er opp-tatt av at det skal se pent ut rundt oss og prøver i all planlegging å vektlegge både estetikk og miljø, og det er en hyggelig anerkjennelse å få pris for å ha lyktes i et enkeltprosjekt som Vollen miljøgate. Spesielt moro er det at en så trafikkert vei som Slemmestadveien i dette prosjektet faktisk har gitt Vollen som et lite handels- og tettsted tilbake sin identitet, særpreg og idyll. Det skulle man for noen år siden ikke tro var mulig, da var veien en stor barriere med store miljømessige ulemper som både støy og forurensning, sier ordfører Lene Conradi i Asker kommune, som er godt fornøyd

både med prisen og samarbeidet med Statens vegvesen.

#### Ny pris

Nytt år er året var at det skulle deles ut en pris for anlegg som framheves på grunn av drift og vedlikehold. Den elegante Risøy bru, et landemerke i Haugesund, er nylig rehabilitert på en måte som juryen mener er respektfull og ydmyk og på en måte som tar hensyn til bruas opprinnelige utforming. ”Et byggverk som er ingeniørkunst av ypperste klasse og et identitetsskapende element for byen” heter det i juryens begrunnelse.

#### Hederlig omtale

Sprangereidkanalen ved Lindes-

nes fikk hedrende omtale. ”Det vakre vannspeilet er igjen blitt en ferdselsåre som knytter hav, sjø og sted sammen og gir mulighet tilferdsel på og langs kanalen”.

Prosjektet ”Opne landskap” i Sogne og Fjordane fikk rosende ord for sin utsiktsrydding. Gjengrodde kulturlandskap er åpnet, så det igjen er utsikt til fjord og fjell.

Nasjonale turistveger fikk pris som et banebrytende prosjekt med arkitektur som vekker nasjonal og internasjonal oppmerksomhet.

Det kom inn rundt 40 forslag til hvem som skulle få pris.

## Letter på restriksjonene

**Bilturen til Murmansk blir raskere og mer forutsigbar etter at russerne nå har åpnet den raskeste vegen for utenlandsk trafikk.**

Giselle Jensen

Siden 1990-tallet har denne vegen vært stengt enkelte ukedager. Årsaken er at den går rett gjennom militærbasen Sputnik ved

Pechenga. Området har derfor store militære installasjoner.

#### Lite forutsigbart

Den føderale vegen via Nikel-Pechenga-Titovka til Murmansk har vært stengt for utenlandsk trafikk flere dager i uken. Restriksjonene har ikke alltid vært like strengt håndhevet, og for utenlandske trafikanter har det derfor vært nokså uforutsigbart om vegen var åpen eller ikke. I enkelte tilfeller har utlendinger måttet snu og kjøre tilbake ved stengt veg.

Da er alternativet den omkring 3 mil lengre og mye dårligere regionale vegen via Priretsjnyj der det har vært fri ferdsel.

#### Stans forbudt

Selv med åpen veg er det ikke tillatt å stanse bilen langs vegen mellom grensestasjonene Borisgleb og Titovka, omkring halvveis til Murmansk. Bare i nødsituasjoner vil stopp aksepteres. Unntaket er de som har innhentet spesiell tillatelse på forhånd.



**Åpen veg:** Den føderale vegen via Nikel-Pechenga-Titovka til Murmansk har vært stengt for utenlandsk trafikk flere dager i uken, men nå åpner russiske myndigheter vegen for gjennomgangstrafikk.



## REPORTASJE

**"Elektrosjokk":** Bjørn Kleppstø i Statens vegvesen ved den rustne tunnelveggen som "vaskes" for salt- og korrosjonsskader. (Foto: Kjell Wold)



# Gamle tunn ruster

**Rust:** Gamle vegtunneler fulle av rust etter saltskader på armeringen i betongen. (Foto: Kjell Wold)

■ Nå får de tykke betongveggene i den 560 meter lange Kleivene-tunnelen "elektrosjokk-behandling" for å trekke ut hundrevis av kilo med vegsalt som har spist seg inn i betongveggene slik at armeringsjernet tydelig kommer til syne på de rustne tunnelveggene.

#### Kjell Wold

– Hvis vi ikke hadde rehabilitert tunnelen nå, ville flak på flak med betong fra veggene gradvis ha skallet av og falt ned, forteller prosjektleder Bjørn Kleppstø i Statens vegvesen. Derfor er den omfattende rehabiliteringen av tunnelen som nå pågår høyst nødvendig og tidskritisk. Tunnelveggene som er fulle av korrosjon blir nå "vasket" for salt. Beregninger viser at det trekkes ut om lag 8 kilo salt fra hver kubikkmeter betongvegg som rehabiliteres. Det betyr at flere hundre kilo salt nå blir trukket ut av de skadete tunnelveggene ved såkalt elektrolyttbehandling.

#### Kilovis med salt

På grunn av jernbanen som går tett inntil og over tunnelen på en lengre strekning er det ikke mulig å fjerne hele tunnelveggen. Derfor trekkes saltet ut av de oppsprukne betongveggene ved en elektrokjemisk behandling. Etter at saltet er trukket ut, blir skadet betong og armering reparert. Så sprøytes det på et nytt, ekstra lag med betong. Dette for å hindre at salt i framtiden skal trenge inn i armeringen. Men rehabiliteringen av gamle

Kleivene-tunnelen består likevel av mye mer enn rustbehandling. Tusenvis av meter med kabler skiftes ut, tunnelen får ny belysning, vifter for brannventilasjon og overvåkningskameraer, havarilommer og ny asfalt. Vegen i dagen blir også fjellsikret og oppgradert med ny belysning og nytt rekkverk.

#### Smått og billig

Kontraktene på jobben ble splittet opp i mange mindre oppgaver. Det gjorde at kostnadene ble redusert nesten til en tredjedel, fra over 80 millioner kroner til litt under 30 millioner kroner. I stedet for én entrepris består rehabiliteringen nå av sju entrepriser og fem mindre leveranser. – Det gjør jobben like god og mye billigere, forsikrer byggeleder Egil Grønnskjær i Statens vegvesen. Arbeidet med skjæringen i dagsonen ute i Kobbervikdalen sør for Drammen går noe tregere enn forventet. Derfor blir åpningen av full fire felts motorveg i Drammen utsatt fra desember 2008 til tidlig på nyåret 2009. Etterarbeider med sideterreng og rehabilitering av Holmestrandsvæien vil ta om lag ett år slik at hele anlegget vil stå ferdig sommeren 2010. Men allerede fra januar-februar 2009 vil det bli full fire felts motorveg på E18 fra Oslo til Tønsberg.





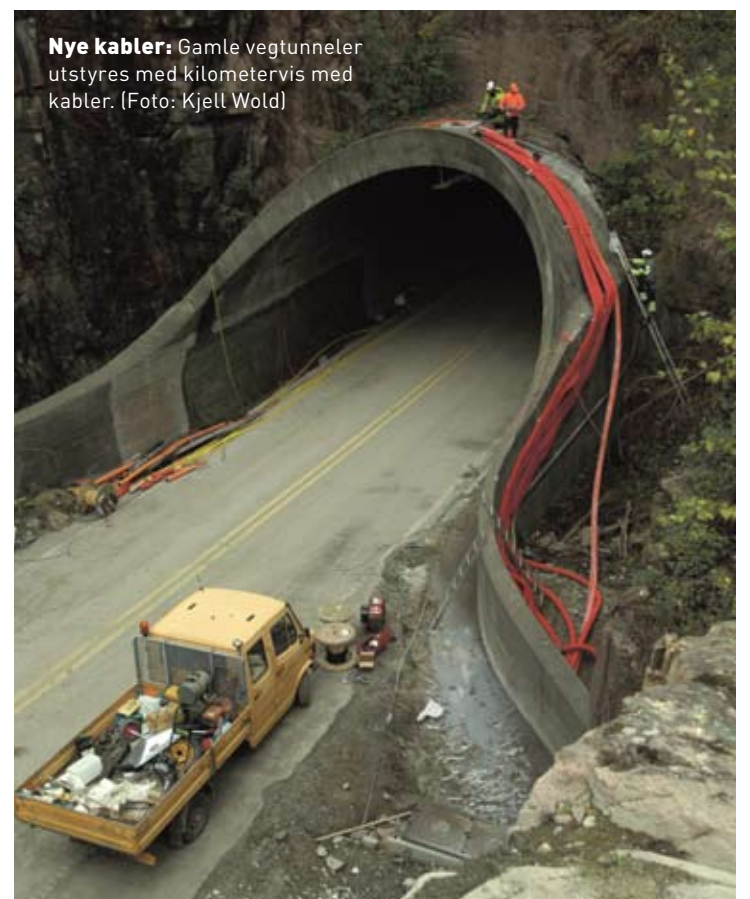
eler



**Ny og gammel tunnel:** Gamle Kleivenetunnel utbedres etter at ny tunnel åpnet. – Helt nødvendig jobb, sier Egil Grønskjær t.v. og Bjørn Kleppestø i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



**Tunnelrehabilitering:** Gamle Kleivenetunnelen utbedres for nesten 30 millioner kroner. Her installeres ventilasjonsvifter. (Foto: Kjell Wold)



**Nye kabler:** Gamle vegtunneler utstyres med kilometervis med kabler. (Foto: Kjell Wold)



## MILJØ

**Sykkelfrokost i Bodø**

■ ■ Med en ekstra sunn frokost markerte Bodø Europeisk mobilitetsuke. Torsdag 18. september fikk syklister på veg til jobb og skole utdelt banan og yoghurt, brosjyre og sykkelsete og hjelmlås i Reinslettveien i Bodø. Tema for årets mobilitetsuke over hele Europa er "Ren luft for alle". Redusert bilbruk er en målsetting. – Sykling er miljøvenn-

lig transport og gir stor helsegevinst. Vi synes derfor at det er viktig å framheve syklistenes bidrag til et godt lokalmiljø ved å gi dem en oppkvikker i hverdagen. Vi fikk mange hyggelige tilbakemeldinger fra syklistene, en god start på dagen for oss og alle de som sykler, forteller ansvarshavende Toril Barthel i Region nord. (Foto: Toril Barthel)

**Miljøgate i Hunndalen**

■ ■ I slutten av oktober kan beboere og handlende i Hunndalen utenfor Gjøvik ta i bruk en ny miljøgate. Fylkesveg 172 fra krysset med riksveg 4 og riksveg 33 til krysset med Sigrund Undsets veg er bygget om for ca. 7 millioner kroner. – Målet er å gjøre det triveligere for folk i Hunndalen sentrum, sier byggeleder Birger Skogstad i Statens vegvesen.

**Samarbeidsavtale**

■ ■ 8. september undertegnet Vegvesenet en samarbeidsavtale med Universitetet i Agder om kompetanseutvikling innen trafiksikkerhet, planlegging og vegbygging. Vegvesenet stiller med forelesere, Vegdirektoratet bidrar med gratis lærebøker og finansierer 20 prosent av en stilling ved Universitetet. Målet er å øke interessen for vegfag.

**Ny miljøside om biler**

Statens vegvesen lager nå ei ny nettside der det blir enkelt å finne miljø- og sikkerhetsegenskaper til alle bilmodeller og modellvarianter.

Henriette Erken Busterud

– Ved å lage en oversikt over alle biler som finnes på markedet, håper vi det blir lettere å velge biler som forurenser mindre, sier Erik Figenbaum i Statens vegvesen.

**Enklere**

– Det finnes lignende informasjon andre steder, som på DinSide, men der kan du bare gå inn på én og én modell. På vår side vil det ligge mye mer informasjon om hver enkelt bil, og det er også en nettkalkulator som gjør det enkelt å søke i databasen. For eksempel kan du søke på bruksegenskaper eller be om å få opp alle biler som slipper ut mindre enn 160 gram CO<sub>2</sub>, eller de ti mest miljøvennlige "suv-ene". Du kan også søke på snitt for CO<sub>2</sub> utslipp for ulike typer biler, forteller Figenbaum.

**Samarbeid**

Statens vegvesen samarbeider med Opplysningsrådet for biltrafikken og Bilimportørenes landsforening om den nye siden. Siden vil være oppdatert til enhver tid, og databasen som brukes er den Opplysningsrådet for veitrafikken har sammen med bilbransjen. Målet er å publisere de nye sidene ved juletid.



**Miljøside for bil:** Statens vegvesen lager nå en ny nettside med oversikt over alle bilmodellens egenskaper som er enkel å søke i. Det skal bidra til at flere velger biler som forurenser mindre. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

# - Sats på ekspressbuss

– Det bør satses enda mer på ekspressbuss i framtiden. Det kan gi bærekraftig mobilitet, sier miljøkoordinator Karl Sigurd Fredriksen i Statens vegvesen.

Kjell Wold

I en kronikk i bladet Samferdsel nylig tar han til orde for økt satsing på ekspressbuss.

– Det er den mest fleksible, energieffektive og uten sammenlikning rimeligste kollektive transportformen. Og den kan utvikles mye mer bevisst, sier Fredriksen. Han foreslår en utredning av mulighetene for større satsing på ekspressbuss i Norge.

” Foreslår en utredning av mulighetene for større satsing på ekspressbuss i Norge.

**Energisparing**

Det er flere årsaker til forslaget.

– Transportens energibruk og utslipp i Europa øker fordi trafikkveksten mer enn oppveier effekten av teknologiske framskritt. Det samme gjelder i Norge, understreker Fredriksen.

Han mener også at svensk forskning dokumenterer at investeringer i infrastruktur er svært energikrevende. Infrastrukturens energibruk kan også reduseres betydelig ved blant annet å bygge nye veier smalere enn normal trafikkvekst skulle tilsi. Med et tak på trafikkveksten kan deler av dagens påtenkte firefelts veier bygges som trefelts løsninger med midtrekkverk.

**Redusert bilbruk**

Ekspressbussen er blitt veldig etterspurt etter at konsesjonsbestemmelsene ble liberalisert i 2003, uten at toget har tapt passasjerer. Bussen er dermed effektiv på å redusere bilbruk på lengre strekninger. Det går fram av forskning ved TØI og av transportetatens NTP-forslag.

Utviklingen av bedre ekspressbusstilbud blir understøttet av økende energipriser og at privat-



**Ekspressbuss:** – Sats på denne transportformen i framtiden, sier Karl Sigurd Fredriksen i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

bilbruken vil avta i byområder når parkeringsrestriksjoner, rushtidsavgifter og bussprioritering øker.

**Mer gods på tog**

– Dersom bussen skal bidra til å forsere utviklingen av våre viktigste stamveger må det som det framgår av NTP gjennomføres en kraftig effektivisering av holdeplass- og knutepunktfunksjonene, sier miljøkoordinatoren i Region sør.

Når E18 og E39 mellom Oslo og Stavanger er tilstrekkelig utbygd vil disse stamvegene ha så stor kapasitet at behovet for jernbanetilbudet mellom Kongsberg og Egersund blir lite på personsiden. Det samme gjelder strekningen Larvik-Skien, mener Fredriksen.

Daglig betjener kyststamvegen gjennom fylkene fra Buskerud til Rogaland fra 600 til over 1000 semitrailere og vogntog, mens jern-

banens godskapasitet er sprengt.

– Flytter vi persontransporten til buss, kan banen ta langt mer gods, noe som gir mye bedre samfunnsøkonomi. Hele dagens persontransport på Sørlandsbanen på strekningen Kongsberg-Kristiansand kan tallmessig ivaretas av en ekstra buss i timen i hver retning, uten at det vil merkes i vegtrafikken, mener Karl Sigurd Fredriksen.



# Reddet av rasgjerdet

– Jeg liker ikke å forholde meg til hypotetiske problemstillinger, men her er jeg helt sikker på at rasgjerdet har reddet liv, sier distriktssjef Jan Arild Johansen i Nordmøre og Romsdal.

Reidun Øverland

Stamvegen langs Oppdølstranda i Sunndal kommune har til alle tider vært truet av steinras fra stor høyde. Søndag 24. august kom nok en uhyggelig påminnelse, da to biler ble truffet av stein og Roger Snekkevåg ble alvorlig skadet. Svært store steinmasser, med blokker opp mot 3 kubikkmeter, var fanget opp i gjerdet i området der de to aktuelle bilene befant seg.

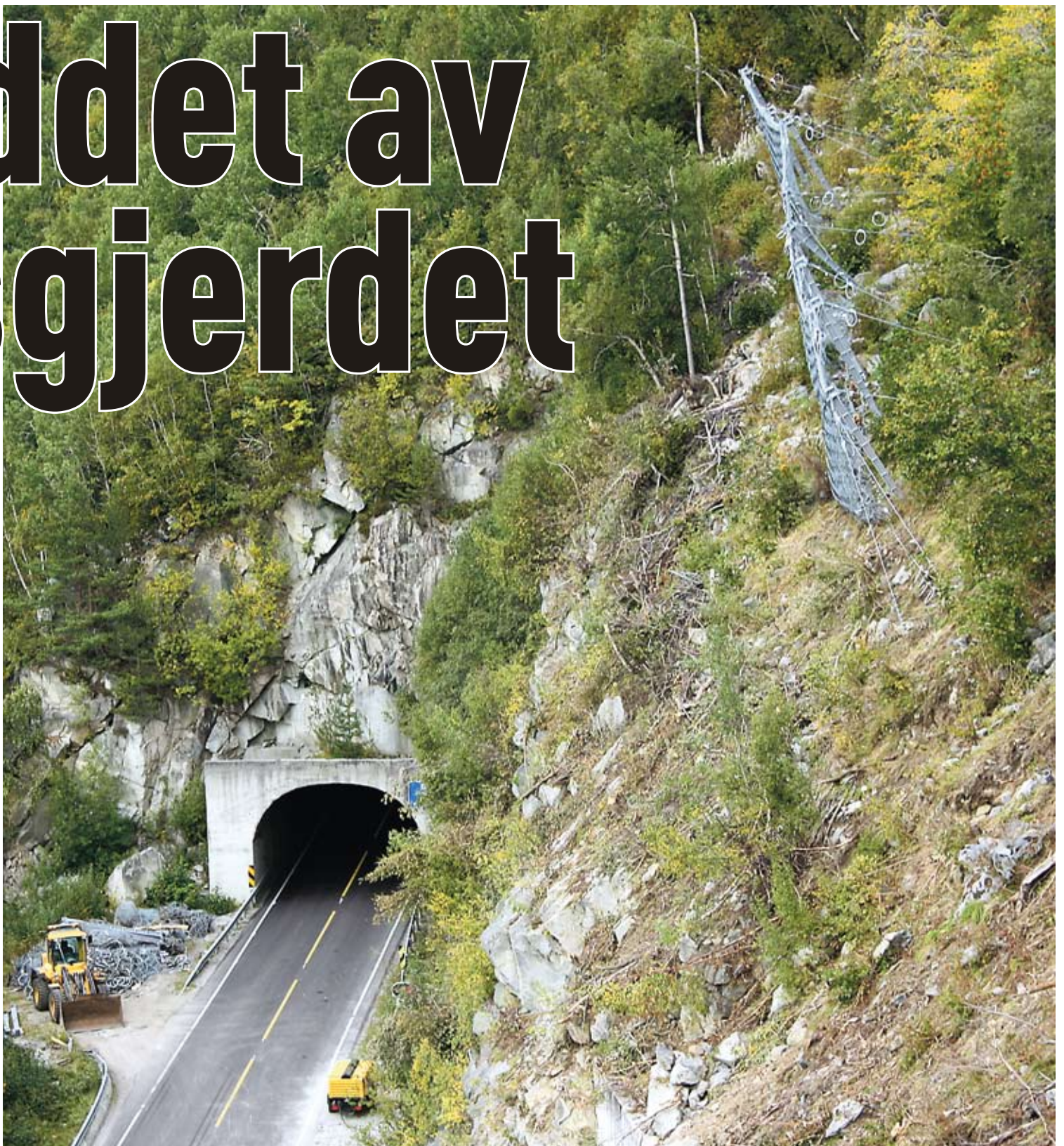
## Reparert

Rasgjerdet ble ødelagt på en strekning på ca 160 meter. 70 meter er tømt og reparert, mens 320 meter er intakt. Dette viser at tiltaket som ble gjort for to år siden har betalt seg.

Raset forrige måned startet 560 meter oppe i fjellet da ei stor blokk ramla i fritt fall ned på et brattheng under løseområdene. På ferden ned på et slakere sva ble betydelige mengder stor stein slått løs, og revet med nedover fjellsida. Videre mot fanggjerdet økte volumet av stein som ble dratt med.

## Kjent sted

For to og et halvt år siden var riksveg 70 på Oppdølstranda også på forsiden i riksmidlene. I løpet av vinteren var det flere alvorlige nedfall av stor stein. Den mest omtalte



**Ordnet:** 70 meter rasgjerde er ferdig reparert etter raset 24. august i år. Nå skal gjerdet forlenges. (Foto: Reidun Øverland)

hendelsen er nok da Einar Sundquist fikk knust en steinblokk. Til alt hell landet steinen i passasjeret og Sundquist kom fra ulykken uten fysisk skade. Disse to ulykkene, og spesielt ulykken 24. august i år, har satt den rasfarlige veggstrekningen på kartet. To mennesker omkom i ras på Oppdøl-

stranda for 30-40 år siden. Etter ulykka 14. februar 2006 utarbeidet ingeniørgeolog Kåre Ingolf Karlson i Region midt en rapport som konkluderte med at bare tunnel vil gi 100 prosent sikring av Oppdølstranda. Et rasgjerde mellom Tretøytunnelen og Midtbekketunnelen vil øke sikkerheten, men ikke gi 100

prosent sikring. Siden det i 2006 ikke var utsikter til å kunne finansiere og bygge tunnel på 7,4 kilometer, ble et rasgjerde til 15 millioner kroner bygd umiddelbart.

## En løsning

Arbeidet kom i gang høsten 2006, og sto ferdig tidlig i 2007. Rasgjerdet har

ein total lengde på 550 meter.

– Jeg vil ikke stikke under en stol at den dagen vi har fått på plass en tunnel på riksveg 70 fra Sunndalsøra til Oppdøl, er den farligste rasstrekninga i mitt distrikt historie. I mellomtida har vi satt inn ressurser for å få på plass nytt rasgjerde, avslutter Jan Arild Johansen.

## Slepp unna rasfaren

**Nok eit rasfarleg parti på E39 kyststamvegen er fjerna når Statens vegvesen har opna 7,2 km ny veg i Romarheimsdalen i Hordaland.**

Geir Brekke

Steinras førte til nærare tre døgn stengt E39 i Nipelja så seint som i slutten av april i år

I tillegg til rasfaren i Nipelja både vinter og vår har dagens E39 vore eit aukande problem med tungbilar som står fast på vinterføre. Dei mange vegstengingane skaper sjølvstøtt irritasjon og heft, men òg økonomiske tap for nytte- trafikken nord-sør på Vestlandet. Årsdøgntrafikken er på 1500,

men bilane kjem nærast i kolonnar nordfrå når ferjene over Sognefjorden har tømt seg i Oppedal. Tungbildelen på strekninga er over 20 prosent.

Nyanlegget omfattar kilometer med tunnel. Planen var opphavleg å byggje endå meir tunnel, men i staden er det blitt fleire høge skjeringar mellom Gammelsæter og Nipetjørn. Nokre skjeringar får nett mot steinsprang.

I tillegg er det lagt mjuke overgangar mellom vegbana og fjellskjæringane for å ta imot eventuelle utforkøyningar mot fjellsida. Det er dessutan krabbefelt i brattaste stigninga, slik ein har i Insteffjord opp frå Sognefjorden.

Prosjektet kostar 247 millionar kroner i 2008-kroner, og er fullfinansiert over statsbudsjettet.

Statens vegvesen er no i drøftingar med Lindås om omklassifisering av gamlevegen til kommunal veg. Tur-syklistane tek heller låglandslina og kabelferja i Masfjorden mellom Nordhordland og Sogn.

## FAKTA

**E39 Gammelsæter-Nipetjørn**  
**Lengde:** 7,2 kilometer  
**Byggeperiode:** Vår 2006-2008.  
**Opning:** 18. september 2008 ved fylkesmann i Hordaland, Svein Alsaker  
**Kostnad:** 247 mill. kr. (2008-verdi)  
**Finansiering:** Statsmidlar  
**Innsparing:** 15-20 mill. kronewer  
**Planlegging:** Statens vegvesen  
**Hovudentreprenør:** Mesta



**Ros til sjefen:** Prosjektleder Jon Kvåle hausta mange godord for jobben Statens vegvesen og entreprenørane har gjort i Romarheimsdalen. (Foto: Geir Brekke)



## LANDET RUNDT



### Miljøgateåpning

**BRUMUNDDAL** ■ 2500 begeistrede ringsaksokninger møtte opp da den nye miljøgata ble åpnet tirsdag sist uke. Selve åpningen var det tidligere Ringsaker-ordfører Thor Lillehovde som sto for. Sammen med stortingsrepresentant Eirin Faldet og Jørn Reinsborg fra Statens vegvesen reg-

nes han som hovedarkitekten bak gateprosjektet, som er et spleiselag mellom Statens vegvesen, Hedmark fylkeskommune og Ringsaker kommune. Ved åpningen fikk Lillehovde (med ryggen til) bistand av Eirin Faldet og regionvegsjef Sidsel Sandelien. (Foto: Tom Fjellheim)



### Glade dager

**BUDAL** ■ En stolt seksjonsleder for byggherre i Sør-Trøndelag, Ivar Nervik, kan konstantere at arbeidet med fv. 622 i Budal er i avslutningsfasen. Vegen var totalt ødelagt av teløsning - og totalt i oppløsning. Men nå er det glade dager. Nylig ble de siste meterne asfaltert, og her blir den nest siste stikkrenna skiftet

ut. Nå gjenstår bare noe rekkverk, og så blir det offisiell markering av «nyvegen». Prognosen sier at det totalt vil koste 18,7 millioner kroner for 18,7 kilometer med asfaltert og forsterka veg. Jobben er utført av Winsnes Maskin og Transport AS, som er lokale.

ww(Foto: Tove Eivindsen)



### Ny rv. 9 i Setesdal

**BYGLAND** ■ Tidligere i september åpnet 4,9 kilometer ny riksveg 9 i Setesdal, mellom Ose og Tveit i Bygland kommune. Byggeleder Åvald Bakken (midten) i Statens vegvesen loset prosjektet til 58 mil-

lioner kroner trygt i havn sammen med de to hovedentreprenørene Trafikk og Anlegg og Nomeland Anlegg. Vegen ble åpnet av fylkesordfører Laila Øygarden i Aust-Agder. (Foto: Kjell Wold)



## Vakkert byggverk

**ALTA** ■ Den nye gangbrua over E6 i Alta har blitt en vakker skulptur. Hele den nye miljøgata gjennom Elvebakken sentrum med

gangbrua ble offisielt åpnet i sommer av ordfører Geir Ove Bakken. Totalt er det bygget 680 meter kommunal veg, to rundkjøringer,

ny belysning og den 62 meter lange gangbrua. Ordføreren fikk god hjelp fra byens aller minste på den store dagen. (Foto: Kurt Stormo)



### Bergingsøving

**NORDFJORD** ■ Det har vore kriseøving på E39 i Nordfjord sist veke. Første dagen var det ein buss med skuleelevar som hadde velta etter kollisjon med ein annan bil ved Leivdøla bru i Stigedalen i Eid (biletet). Dagen etter gjekk øvinga ut på at bilferja mellom Anda og Lote hadde køyrd i kaien, med lekasje og brann i ein tankbil om bord. (Foto: Kurt Skagen)





## Asiatiske bru-lyster

**HARDANGER** ■ I disse dager reknar dei pris på Hardangerbrua i Japan og Korea, USA, Tyskland og Austerrike, i tillegg

til norske entreprenørar. På biletet frå tilbodssynfaringa nyleg er Jae-Hong Kim i samtale med byggeleiar Asbjørn Valen i Sta-

tens vegvesen. Kim leiar bruavdelinga til industriselskapet Daelin i Korea. (Foto: Liv Nesse Amundsen)



## Støp og stål

**FJESSET** ■ Arbeidet med Fjesetbrua går nå på høygir, etter at problemer med stålleveranser tidligere har ført til forsinkelser for entreprenøren. Fredag 5. september ble den første av de ti store støper lagt. De berykte Fjesetbakkene ligger på riksveg 30 mellom Støren og Røros

i Sør-Trøndelag. De bratte bakkene mot Fjeset har skapt problemer for mange på vinterglatta, og den trange brua og undergangen under jernbanelinja er velkjente flaskehalser. Men til jul vil alle disse problemområdene være historie. (Foto: Tove Eivindsen)



## Langveisfra

**ØYER** ■ En gruppe unge fra andre siden av kloden, fra Ausroads, det australske svar på Statens vegvesen, var innom trafikksikkerhetssenteret på Norsk vegmuseum sist uke. De fikk en orientering om det nasjonale nullvisjonsprosjektet som ble avsluttet i 2006, om hvordan vi gjennomfører trafikksikkerhetsinspeksjoner

på veg samt orientering om det norske turistvegprosjektet. Gruppen var også innom Vegdirektoratet i Oslo før de reiste videre til Göteborg, Amsterdam og Paris. Eneste nordmann på bildet er Arve Kirevold (i midten) som var Vegdirektoratets ansvarlige for besøket. (Foto: Steinar Svensbakken)

## Paradis for fotgjengere

**ALTA** ■ På Kronstad i Alta kan fotgjengerne boltre seg i fotgjengerfelt. Her er to felt med bare ti meters avstand. Kanskje de forbedrer seg på en kraftig befolkningsøkning på Kronstad? (Foto: Giselle Jensen)



## Gregers vant minnepris

**KVINESDAL** ■ Mangeårig politimann og Trygg Trafikk-medarbeider Hans Gregers Aarenes ble i sommer tildelt prisen "Ta vare på livet" 2008 fra Jannickes Minnefond. – Han har i mange tiår jobbet utrettelig for trafikksikkerhet på en rekke områder og har vært

en ildsjel med en spesiell innsats og omsorg for skolebarn i trafikken, sa Jannickes far Jan Egil Omdal under prisutdelingen. Gregers ble også hyllet for sin innsats av politikolleger, Trygg Trafikk og Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



## REPORTASJE

**Seks tilbud på Tjøme-jobb**

■ ■ Seks firmaer byr på jobben med å bygge 3,5 km gang- og sykkelveg på rv. 308 på Tjøme. Parsellen Sundene fra Vrengenbrua og sørover mot Glennebakken byggestartes i høst og skal stå ferdig juni 2010: Budene er: Mesta: 40,7 mill. kr, Car C Fon: 31,6 mill. kr, H Skuggedal: 36,9 mill. kr, Vestfold Anlegg: 24,6 mill. kr, A O Lund: 34,6 mill. kr og Austbygda Maskin og Transport: 38,4 mill. kr.

**Blir ståande**

■ ■ – Statens vegvesen har i sitt framlegg til transportplan 2010-19 gått inn for ei klar vridning mot meir vedlikehald, og ei slik endring vil nok bli ståande, og i endeleg NTP. Eg er klar over at det ikkje er slik ein vann politisk glans, men eg er overtydd om at det er rett å gjere dette, sa statsråd Liv Signe Navarsete i Bergen nyleg.

**Fem tilbud på bruvedlikehold**

■ ■ – Fem entreprenører har meldt interesse for jobbene med bruvedlikehold i Nedre Buskerud distrikt i perioden 2008-2010. Disse har budt på samlekontrakten: Norpox Rehab AS: 12,9 mill. kr., Vedlikehold-service Drammen AS: 12,3 mill. kr., BM Overflateteknikk AS 12,1 mill. kr., Ypsilon Contractors AS: 11,1 mill. kr., Mesta Drift AS: 14 mill. kr. (Arkivfoto: Knut Opeide)

**Mesta lågast**

■ ■ Mesta har lågaste tilbod på ei samlekontrakt for bruvedlikehald for Statens vegvesen i Sør-Rogaland frå i haust til 1. desember 2010. Tilbodet er på 13 mill. kr. Kolo Veidekke har ein pris på 14,5 mill. kr., Autovermontasje 15,7 mill. kr. og BM Overflateteknikk vil gjere jobben for 16,4 mill. kr. (Foto: Geir Brekke)

# Ambassadør og inspirator



**Samlet 540:** Region nord var samlet i Harstad 2. til 4. september. Anne-Grethe Olsen og Kirsti Skjold Evjen i forgrunnen med Roar Olsen rett bak.

**– Vi er mange, og vi er nesten overalt i Nord-Norge. Likevel er det enkeltindivider som møter verden med vegvesen-hatten på, sa regionvegsjef Torbjørn Naimak under Region nord's samling i Harstad 2. til 4. september.**

Lisa Sundstrøm

Alle delene i et sykkelnav er like viktige. Små detaljer må fungere for at maskineriet skal virke. Statens vegvesens ansikt utad er summen av alle detaljene – med andre ord de ansatte.

**Omdømme**

Fokus for samlinga var "Statens vegvesen sett utenfra". Hva er mer naturlig enn å invitere dem som ser inn utenfra; folk flest, medier og politikere. Man valgte sågar å bli beglodt fra verdensrommet av en astrofysiker. Med tema som "Streng statsetat og mild veileder" og "Dagens vegmelding fra Finnmark" ble etaten fokusert fra en stortingspolitiker, en fylkespolitiker, distriktsavisa og et kommunikasjonsbyrå.

Det er vegåpningene, bruene, ferjekøene, rasene, trafikkulyk-

kene, tunnelene, brøytingen, skiltingen og vedlikeholdet som er det mest kjente ansiktet mot verden. Vegstandarden og vinterdrifta som betyr noe for folk flest. Her kom det klare tilbakemeldinger – både i faglig, saklig og i humoristisk form.

**Ambassadører**

Mest av alt sto enkeltindividet i fokus – både i forhold til møtet med omverden og forholdet til hverandre. Regionsamlingen handlet om etatens omdømme, men også om intern kommunikasjon og tilbakemelding. Slik etaten møter omverden i skranken, på vegen, i møter, i telefonen, i mediene eller på kontroller – slik blir man oppfattet som etat.

Det er politikerne som bevilger penger og det er mediene som bedømmer oss – på vegne av folk flest. Men viktigst av alt er at vi gjør det som forventes av oss. Og for å få det til er de ansatte viktigst, påpekte regionvegsjef Torbjørn Naimak.

Måten man kommuniserer med hverandre internt forteller mye om trivsel, miljø og trygghet.

Litt av fokus med samlingen var å "se seg selv" i speilet og fokus var på trivsel, medmennesker og humor. Med hjelp av filosofen Eivind Smith lærte deltakerne litt mer om ros og ris – og hvordan man forholder seg til hverandre i hverdagen.

**Månedens inspirator**

Med enkeltindividet som bakgrunn

lanserte regionvegsjefen månedens inspirator.

Hver måned skal Region nord kåre en inspirator – en ansatt som er et forbilde og en inspirasjons-

kilde for andre ansatte. Den som blir månedens inspirator blir premiert med 5000 kroner. Forslagsstilleren blir også belønnet, med 1000 kroner.



**Belønnes:** Eivind Smith lanserte månedens inspirator sammen med regionvegsjef Torbjørn Naimak. (Foto: Bente Skogdal)





**Fosseferd:** Vegfolk i frodig seilas gjennom stryka i Raundalselva. (Foto: Geir Brekke)

## Energidagane 2008:

# Vegfolk i ville stryk

**Det gjekk med liv og lyst då over 600 vegfolk var samla til energidagar for Region vest i Vossaveldet.**

Geir Brekke

Over hundre av deltakarane drista seg til å prøve rafting i den ville og vakre Raundalselva. Ein salig blanding av fryd og gaman, iblanda nokre skrekkslagne andlet, kunne Vegen og vi konstatere frå elvabreidda etter kvart som dei åtte båtane lasta med tilsette frå Statens vegvesen kasta seg nedetter fossestryka.

### Mangfald

Elvrafting var berre ei av mange dristige øvingar som vegfolket prøvde seg på under samlinga. Rapellering ned ein bratt fjellvegg, kajakkpadling på Vangsvatnet og fjellturar for både tøffingar og dei som tek det piano, samt dei med fiskestong - sto mellom anna på programmet.

Dansekurs, teatersport, målarverkstad, yoga med utandørs boblestamp, kokkekurs med vossavri, kunstvandring og energiløype var det òg høve til å teste seg ut på under desse livlege dagane på Voss.

### Fagleg

Veg- og trafikkfaglege emne var det òg tid til. Professor Victor Norman, tidlegare næringsminister, la vekt på verdien av å byg-

gje Kyststamvegen for å sikre Vestlandet sin posisjon som den mest verdiskapande og innovative delen av landet.

– Ingen takkar dykk for dei ulykkene som aldri skjedde. Eg vil takke dykk i dag, sa biskop Ole Danbolt Hagesæther. Administrerande direktør Leif N. Olsen i ATL snakka om nullvisjonen, Kai Henriksen frå Vinmonopolet tala om overgangen frå ein forvaltningsorganisasjon til ein serviceorganisasjon, medan Bodil Grytten frå Vegdirektoratet tok for seg status for servicenivået i eigen etat.

### Klok investering

– Vi har fått rikeleg med positive tilbagemeldingar frå energidagane, seier komitéleiar Birte Fosshim.

Statens vegvesen hadde rimeleg nok alli-

ert seg med fagfolka som driv Ekstremsportveko på Voss, med mange rare og dristige krumspring.

– Mellom anna baud dei til utprøving av katapult, ei øving som vi var sterkt i tvil om ville fungere mellom trauste vegfolk. Men her sto folk i kø til leiken måtte stogkast av omsyn til natteroen i bygda.

– Men at karaoken skulle samle så mange glade vegfolk var kan hende ikkje overraskande, seier Fosshim.

Tilskipinga kostar etaten ein drøy million. Samlinga er finansiert gjennom kutt i liknande opplegg for distrikt og avdelingar i Region vest.

– Oppslutnaden og stemninga under heile arrangementet syner at dette er ei god investering for Statens vegvesen, seier regionvegvesjef Olav Ellevset.



[Arkivfoto, Frogner plass: Henriette Erken Busterud (Innfelt) Studerte syklistar og gående: Leif Conradi Skorem var en av studentene som hadde sommerjobb i Vegdirektoratet. Han registrerte adferd og konfliktpunkter i rundkjøringer. (Foto: Hanne Caroline Hvidsten)]

## Studenter studerte syklistar

**Noen studenter fra UMB har i sommer studert atferden til 4500 fotgjengere og 500 syklistar i rundkjøringer. Målet var blant annet å finne konfliktpunkter i trafikken.**

Henriette Erken Busterud

Studentene sto seks timer i rundkjøringen på Frogner plass, Skøyen og Ullevål.

– Vi skulle registrere hvordan folk bevegde seg og se etter konfliktpunkter. Og vi så mye forskjellig, blant annet en syklist som ble presset opp på ei sentraløy og

mange andre farlige situasjoner. Mange syklistar tok en short-cut eller kuttet rundkjøringen for å komme raskere fram. Men på Frogner, der det er en rundkjøring med trikkeholdeplass i midten, syklet de fleste som de skulle, forteller Hanne Hvidsten. En annen student hadde som oppgave å finne gode eksempler på utenlandske kryss som Statens vegvesen skal bruke når de skal lage en databank for kryss.

**Studentene valgte selv problemstilling, metode og struktur.**

– Det er første gang vi har skrevet en så stor rapport, noe som er nyttig å ha med seg før vi skal skrive masteroppgave. Vi har fått et veldig godt inntrykk av Statens vegvesen, det virker som en trivelig arbeidsplass, sier Hvidsten.





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

#### Leder av tilsynsseksjonen,

Lillehammer  
Stillingsnr. 1-125-08  
Søknadsfrist 1.10.

#### Tilsyn kjøretøyverksteder,

Lillestrøm  
Stillingsnr. 1-126-08  
Søknadsfrist 1.10.

#### Spesialfunksjoner - utrykning og yrkessjåførkompetanse,

Lillestrøm/Lillehammer  
Stillingsnr. 1-27-08  
Søknadsfrist 1.10.

#### Saksbehandler Veg- og trafikkavdelingen,

Lillehammer eller etter avtale  
Stillingsnr. 1-128-08  
Søknadsfrist 1.10.

#### Medarbeider kundesenteret,

Oslo  
Søknadsfrist 3.10.

### REGION SØR

#### Føreprøvesensor,

Tønsberg  
Stillingsnr. 2-037-08  
Søknadsfrist 30.09.

#### Føreprøvesensor,

Skien  
Stillingsnr. 2-038-08  
Søknadsfrist 30.09.

#### Føreprøvesensor,

Notodden  
Stillingsnr. 2-039-08  
Søknadsfrist 30.09.

#### Byggeleder for dekkelegging,

Hønefoss  
Stillingsnr. 2-041-08  
Søknadsfrist 30.09.

#### Administrasjonssjef,

Arendal  
Stillingsnr. 2-036-08  
Søknadsfrist 1.10.

### VEGDIREKTORATET

#### Utfordrende oppgaver innen trafikkavdelingen,

Oslo  
Søknadsfrist 29.09.

#### Medarbeidere innen fagområdene: Intelligente transportsystemer og tjenester (ITS), Veg- og gateutforming og Trafikkdata,

Trondheim  
Søknadsfrist 29.09.

For ytterligere informasjon se  
vegvesen.no/jobb



**Snorklipper:** Statsråd Liv Signe Navarsete åpnet Nasjonal turistveg Rondane sammen med delprosjektleder Helge Stikbakke, vegdirektør Terje Moe Gustavsen og de lokale ordførerne Eva Tørhaug og Sigmund Vestad. Nora og Ingri Langtjernet (10 år) holdt båndene. (Foto: Per Kollstad)

## Navarsete åpnet turistveg i Rondane

– Det er gledelig å registrere at turistvegsatsingen til Statens vegvesen har stimulert til samarbeid, optimisme og nyskaping i Rondane.

Per Kollstad

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete var i godlune da hun åpnet den sjette i rekken av Nasjonale turistveger. Statsråden klippet snora på Strømbu rasteplass etter en to timer lang åpningsseremoni med blant annet veteranbiltransport, sang, steving og felespilling. Hun fikk også nærkontakt med ikke ukjente Peer Gynt, som har vært i området før. Henrik Ibsen lot Gynt få møte selveste Bøygen i området ved Strømbu i "Peer Gynt".

### 20 millioner

Statens vegvesen har investert 20 millioner i turistvegtiltak på den 42 kilometer lange strekningen på rv. 27 fra Enden til Follidal. På Utsiktpunktet Sohlbergplassen kan vegfarende se samme utsikt som

maleren Harald Sohlberg malte på nasjonalmaleriet "Vinternatt i fjellene". Plassen har fått flere priser for arkitekturen. Carl-Viggo Hølmekbakk har også tegnet raste- og parkeringsplassen på Strømbu. Ved Sollia kirke er det laget en liten raste- og parkeringsplass. Ved inngangen til Grimsdalen er det laget to mindre parkeringsplasser

### 3,5 timer til Oslo

Delprosjektleder Helge Stikbakke i Statens vegvesen har hatt ansvaret for utviklingen av turistvegen i Rondane. Onsdag kunne han senke skuldrene, vel vitende om at Statens vegvesen har levert et godt produkt til turister og andre vegfarende i øst for Rondane.

– Jeg tror vi har fått på plass en flott turistveg. Sohlbergplassen har allerede fått mye oppmerksomhet. Jeg er særlig godt fornøyd med samarbeidet med lokale krefter. Det er et stort og positivt engasjement langs turistvegen. Nå gjelder det å holde tempoet oppe. Det er 3,5 timer å kjøre hit fra Oslo. Det gir uante muligheter for vekst langs turistvegen, sier Stikbakke.

## Trafikkpris til Rune Elvik

**Forskningsleder Rune Elvik ved TØI har fått Nordisk Trafikksikkerhetspris for sin innsats for trafikksikkerheten.**

Kjell Bjørn Vinje

Prisen er på 5000 euro (drøyt 40.000 kroner) – og deles ut av Nordisk Trafikksikkerhetsråd (NTR).

– Elvik har bevist at han er en av verdens fremste på sitt område. Med trafikksikkerhåndboka deler han, på en veldig pedagogisk og effektiv måte, sine kunnskaper. Den er en bibel for alle oss som arbeider med trafikksikkerhet, sier Matti Järvinen, leder for NTR.

NTR er en paraplyorganisasjon for Trafikkskyddet (Liikenneturva) i Finland, Rådet for Større Færdselssikkerhed i Danmark, Trygg Trafikk i Norge, Umferdarstofa på Island och Radid fyrir ferdslutrygdfor på Færøylene.



**Hedret:** Rune Elvik er hedret med Nordisk trafikksikkerhetspris. Her fra et foredrag i Chile. (Arkivfoto: Geir Brekke)

## Ber om pris for breiare tunnel

**Statens vegvesen vil no be om tilleggspris for utvida breidde i Jondalstunnelen når prosjektet om kort tid blir lyst ut.**

Geir Brekke

Utbyggingssjef Kjartan Hove og prosjektleder Einar Hovland stadfestar at ein vil ha vurdert kva tillegg det vil bli med tunnelprofil T 8,5 istadenfor den gamle T 8-profilen for Jondalstunnelen. Det er Hordaland fylkesting som har vedteke at T 8-profilen skal veljast, av kostnadsmessige grunnar. Dette er same profilen som i rv. 551 Folgefonntunnelen mellom Odde og

Kvinnherad, som blei opna for sju år sidan. Saman med Folgefonntunnelen vil fylkesveganlegget Jondalstunnelen gi eit nytt tverrsamband mellom Jondal og Odde.

– Vi arbeider no med tilbudsgrunlaget for Jondalstunnelen. Dette blir første gong ein ber entreprenørane om pris på fire ulike vegalternativ, seier Einar Hovland. Bakgrunnen er fylkestinget sitt ønskje om å skåne bygda Nordrepollen for open vegløyning. Dersom prisen tillet dette vil det kunne bli eit alternativ å forlengje Jondalstunnelen forbi Nordrepollen på Kvinnheradsida. Også på Jondalssida av tunnelen kan det bli aktuelt å flytta tunnelinnslaget for å redusera inngrepet i landskapet.



**Utvidar:** – Vi ber om tilleggspris for utvida tunnelprofil på Jondalstunnelen til T 8,5, seier prosjektleder Einar Hovland. (Foto: Geir Brekke)



# Sikre veier ofres for prestisjebro

■ Vegdirektøren tar i sin spalte i siste nr. av «Vegen og Vi» parti for de veifarende som daglig opplever angst og usikkerhet på veinettet i rasutsatte områder av landet. Han peker på at frykt gir redusert livsvalitet og kan føre til fraflytting eller at det ikke satses i mange samfunn. «Vår oppgave er å bidra til bosetting og utvikling i hele landet. I et slik perspektiv er trygge veier en avgjørende faktor» skriver han.

■ Bergens Tidende gjennomførte under Stortingsvalget 2005 en stor meningsmåling om hva som er viktigst i en av landets farligste veiregioner - Hardanger. 600

ble spurt. 69 prosent av de spurte i Hordaland svarte at de heller ville prioritere rassikring fremfor omstridt prestisjebro (Hardangerbroen). 16 prosent ville ha bro. Bare 15 prosent mente broen måtte gå foran rassikring. Blant de spurte i Indre Hordaland svarte 87 prosent at de ville ha rassikring fremfor bro. 5 prosent ville ha bro. Vel vitende om at hensynet til manglende rassikring/bedre veier var utslagsgivende for Brundtlandregjeringen og Stortingets avvisning av broen i 1996, spurte et komitémedlem i komiteens høringsmøte om broen i Eidfjord jan. 2006 om der forelå meningsmåling om Hardangerbroen. Brolobbyen vegret seg for å

svare men måtte tilslutt si noe. De tiet da om BT- målingen.

■ Veikontorets rassikringsrapport fra 2007 viser at det gjenstår rassikring for 1,6 mrd kr i Hardanger. Mange menneskeliv har gått tapt de siste 20 årene grunnet stein og snoras i Hardanger. Bare flaks har hindret dødsulykker under steinras, senest i 2007.

■ Hardangerbroen konfiskerer 700 mill. offentlig kroner dersom den bygges. Resten er bompenger som kan brukes til rassikring/gul stripe i stedet. BTs meningsmåling viser at folket i Hordaland og i Hardanger ønsker at Stortingets vedtak fra

1996 skal stå ved lag. Det mener og Vegdirektoratet som i sitt forslag til NTP 2006-2015 ikke ville prioritere prosjektet. Dette synet ble støttet av Bondevik-2 Regjeringen som i St. meld om samme NTP i 2004 ikke nevner Hardangerbroen. Hardingen Lars Sponheim gikk i 2003 i NRK, BT og Hardanger Folkeblad mot å bruke offentlige midler til Hardangerbroen og ba om at rassikring/gulstripe ble prioritert i stedet. Med rette uttalte Ulvikingen at han hadde støtte fra det store flertall i dette syn. Fergene er den sikreste del av veinettet i Hardanger. Brolobbyen har ifølge departementet aldri bedt om bedre fergetilbud. Fergen tar 10 minutter

og har 4 nattavganger. 2 store pendelferger trafikerer sambandet. Gjensittingen er nær eliminert. Det er tid for selvransakelse og omkamp i brosaken. Dette syn støttes nå og av NAF og NLF. Hardangerbroen ble manipulert og kuppet gjennom i strid med folkets ønske.

Per Nordø  
Fagansvarlig samferdel, Norges Miljøvernforbund

# Støysvake rumlestriper

**Statens vegvesen prøver nå ut en ny metode for å lage rumlestriper på E6. Formålet er redusert støy for naboene.**

Håkon Aurlien

– Rumlestriper i plast er fint for trafikksikkerheten, men gir så mye støy at de av hensyn til vegens naboer ikke kan brukes over alt. Freste rumlestriper gir samme effekt for bilistene, men mye mindre støy, sier sjefingeniør Torgrim Dahl i Statens vegvesen Region øst.

## Dansk metode

Det er de danske vegmyndighetene som har tatt initiativ til den nye metoden, for å kunne bruke dette trafikksikkerhetstiltaket også i tettbebygde områder. To firmaer fikk oppgaven med å lage såkalte sinusformede rumlestriper. Etter sommeren har ett av disse, den danske entreprenøren Inreco A/S, hatt folk i Norge for å frese rumlestriper på deler av E6 fra Akershus grense til Lillehammer.

Metoden er ganske enkel: Ved å bruke et ovalt hjul på fresemaskinen vil den bevege seg vel en centimeter opp og ned mens den freser et 15 cm bredt spor akkurat i overflaten av vegen.

» Hensikten er å få kjøretøyer til å møte hverandre med større avstand.

som kjører i 80 km/t oppå sporet: En lyd med frekvens på 50 (50 hertz) er i nedre grense av hva det menneskelige øret kan høre. Bilen er blitt en resonanskasse akkurat som innsiden i en akustisk gitar og lyden høres godt inne i bilen, men oppleves lav av omgivelsene.

## Sperreområde

Rumlestripene er ment som en ekstra sikkerhet når det i sommer er etablert brede midtfelt på E6 på tre strekninger av E6 i Oppland og Hedmark. I fjor ble dette gjort fra Gardermoen til Hedmark grense. Hensikten er å få kjøretøyer til å møte hverandre med større avstand.

På innsiden av de nye sperrelinjene er det frest ned rumleriller. På de deler av vegen som ikke har fått midtfelt, blir det frest rumleriller inn til kjørefeltmerkingen. Strekinger som ikke har fått ny merking i år, vil få dette i 2009.

» De sinusformede rillene blir litt dyrere, men gir vesentlig mindre støy og like god varslings effekt.

– Langs 65 prosent av strekningen som skal få ny oppmerking, finner vi boliger som er støysatte. Derfor kunne vi ikke bruke de tradisjonelle rumlestripene i plast over alt. De sinusformede rillene blir litt dyrere, men gir vesentlig mindre støy og like god varslings effekt. Slår forsøket godt ut regner jeg med at dette er en metode som vil kunne åpne for mer bruk av dette trafikksikkerhetstiltaket, sier Torgrim Dahl.

**Lovende:** De nye støysvake rumlestripene ble lagt på E6 langs Mjøsa sist i august. (Foto: Håkon Aurlien)



Teorien bak og effekten er mer avansert akustisk sett. Hjølet er akkurat så stort at det blir ca 60 cm mellom hver asfalttopp, og det gir en frekvens på knapt 50 for en bil



## REPORTASJE



**God tid:** Vogntogene på Finnmarksvidda fraktet ikke fisk med hastverk denne gangen. (Foto: Jørn Simonsen)

# Guttetur

**Vegvesenets sensorer har reist Finnmark rundt på jakt etter ny kunnskap og erfaring. Bak rattet på store vogntog tilbakela de 350 mil på svært varierende veier.**

Giselle Jensen

Sist uke lot sensorerne i Nordnorge førerkortkandidatene seile sin

egen sjø, og satte seg spent bak rattet på en armada av vogntog. Et tredagers eventyr på Finnmarksvegene lå foran dem. Et umiskjennelig preg av guttetur lå over forsamlingen da de møtte opp til første briefing på distriktskontoret i Alta. Årsaken til at de tok en tredagers er likevel alvorlig nok.

– Sensorerne må kjøre vogntog for å vedlikeholde sin kompetanse på tungbil, forklarer reiseleder og arrangør Jørn Simonsen. Han er ellers jurist og jobber ved TS-seksjonen i Region nord.

#### Faglig oppdatering

Simonsen understreker hvor viktig

det er for sensorerne å ha fersk erfaring med nye vogntog og nytt utstyr, for eksempel girsystemet som er helt nytt siden brorparten av sensorerne tok sin utdanning.

– Vi må kjenne til bilene og utstyret som til enhver tid er på markedet, sier han. I strålende sol kjørte de godt sertifiserte sjåførene på omgang vogntogene fra Alta til Karasjok, opp til Tana med en svipptur innom Finland, over Ifjordfjellet til Lakselv, Kautokeino og tilbake til Alta.

– Ved å blande folk fra ulike distrikt i bilene håper vi på viktig erfaringsutveksling som bidrar til at kandidatene får mest mulig lik



**Kjørte seg fast:** Sensorerne fikk selv prøve hvordan det er å redde et vogntog uten annen hjelp enn sine kolleger. (Foto: Jørn Simonsen)

vurdering på førerprøven uansett hvor de bor, opplyser Simonsen.

#### Vogntoget kjørte seg fast

At en av sensorerne kjørte seg fast i Tanadalen og måtte ha hjelp til å få bilen opp på vegbanen igjen, ble en verdifull erfaring som ikke sto på programmet.

– Han skulle parkere lengst mulig ut på rasteplassen for å gi plass til de andre vogntogene. Det han ikke var klar over var at det var helt ny masse og vogntoget sank rett gjennom, forteller Simonsen. Nå fikk sensorerne selv prøve hvordan det er å redde et vogntog uten annen hjelp enn sine kolleger.

#### Vil kjøre hvert år

– Vi må få til en slik tur en gang årlig for å opprettholde vår egen kompetanse. Jeg håper alle regionene har et tilsvarende opplegg for sensorerne. Vi kunne godt tenke oss å dra til Region vest neste år, sier Simonsen. Han tror det kan være klokt om sensorerne bytter regioner for å unngå å kjøre på kjente veier.

– Vi låner jo gjerne ut Region nord til dem som vil prøve seg, smiler han. Opplegget forutsetter at Vegvesenet finner bileiere som vil leie ut vogntogene. Denne gangen leide de vogntogene fra transportfaglinjen ved Alta videregående skole.

## Goazas – Ta det rolig

**Samisk kampanje skal øke trafikksikkerheten i Kautokeino. Myndighetene håper å parkere tvilsomme holdninger og ukultur.**

Giselle Jensen

For første gang har Statens vegvesen skreddersydd en trafikksikkerhetskampanje for samiske forhold. Indre strøk av Finnmark pekte seg ut som spesielt ulykkesutsatt, til tross for veldig spredt bosetting og lave befolkningstall.

#### Indre strøk utsatt

– Uforholdsmessig mange trafikkulykker har skjedd i indre strøk rundt Kautokeino. Det ble såpass påfallende at vi bestemte oss for å undersøke hvorfor, sier distriktssjef Ingeborg Solberg i Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt. Hun nevner som eksempel av i løpet av tre år omkom tre av elevene i den samme klassen i Kautokeino.

#### Uheldig trafikkultur

De fant ingen entydige årsaker, men slappe holdninger til bruk av bilbelte, slurv med teknisk tilstand på kjøretøyet og førerkortregler bekymrer. Glassklare skiller mellom bruk av motorkjøretøy og rus var heller ingen selvfølge. Nå forsøker Vegvesenet å endre holdningene.

– Vi ville sette trafikkulykker på dagsorden i de samiske miljøene, og skjønte tidlig at som myndighet måtte Statens vegvesen bruke samiske representanter for å bli troverdig. Vi har heldigvis flere dyktige samisktalende trafikksikkerhetsfolk, forteller distriktssjefen. Kautokeino er en samisk kommune der de som ønsker det har krav på informasjon på samisk.

#### Idéverksted

– Vi utfordra trimgruppa og motorklubben i Kautokeino til å komme med ideer til aktiviteter som kan gi holdningsendring i bygda. Målet er å involvere så mange som mulig, sier trafikksik-

kerhetskoordinator Kristian Øvernes. Trimgruppa påtok seg å lage plakater og annonser. Enkelte av medlemmene i trimgruppa er nært knyttet til flere av dem som har vært utsatt for ulykker. – Vi ba dem derfor å skape noe som ville snakke direkte til lokalbefolkningen. De kjenner kulturen og ungdommen og vet hva som fungerer, tror Øvernes.

#### Vanndrag konkurranse

Det resulterte i en sterk fotomontasje med samisk tekst og kjenne-tegn. Budskapet er: Ta det rolig, du er ikke alene i trafikken. Kampanjen ble lansert i forbindelse med motorklubbens vanndrag konkurranse i Kautokeino, et arrangement der bilbeltebruk gikk som en rød tråd gjennom programmet. Vanndrag er en sport der førere krysser elva i toppfart på snøscooter, fra den ene elvebredden til den andre - på sommerføre. 2000 mennesker møtte fram, og nesten 500 fikk seg en rundtur i Veltepetter.



**Skreddersydd:** Statens vegvesen har brukt samiske representanter for å skreddersy TS-kampanjer for samiske forhold.



# TETT PÅ

**NAVN:** Roar Hermansen ■ **ALDER:** 45 ■ **STILLING:** Innfordringsjef i Moss kommune ■ **BOSTED:** Jeløya i Moss ■ **SIVILSTATUS:** Gift, fire egne og to stebarn ■ **AKTUELL SOM:** Kvitt eller Dobbeltdeltaker på temaet "Norske riksveger"

## Riksvegkyndig

**– Det er lurt å beholde vegnumrene. Når fylkeskommunene i 2010 får to tredeler av dagens riksvegnett, bør det skje en opprydding der riksvegene får tosifrede numre og fylkesvegene tresifrede. Trenger Statens vegvesen råd, er det bare å ta kontakt. Jeg bidrar gjerne, sier riksvegspert Roar Hermansen.**

Håkon Aurlien

Sist lørdag klarte han seg gjennom første runde i NRKs nye omgang av Kvitt eller Dobbelt. Lørdag går han videre i temaet "Norske riksveger", et område han behersker bedre enn de fleste.

### Spesiell interesse

Bare de nærmeste har vært kjent med det han selv betegner som en litt sær interesse, detaljert kunnskap om hvor norske riksveger går, hvordan de er bygget og hva de heter.

– Det er ikke så rart. De færreste av vennene mine er opptatt av slikt, sier han. Men han regner med at han heretter vil bli utfordret innen temaet, både av kolleger og på vennefester.

– Bare artig det, sier Jeløymannen, som også løper orientering, er engasjert i frikirken i Moss og veldig glad i fotball.

Den som spør, må regne med et godt og grundig svar. Interessen er forent med stor respekt for tanken bak. Det er en grunn til at E6 heter E6 hos oss og ikke E45 som den egentlig skulle hete, og at E45 også heter A7 i Tyskland. Den ene kilometeren med riksveg 419 i Aust-Agder har sin forklaring. Det har også rangeringen av de viktigste riksvegene fra 1-20, de nest viktigste fra 20-99, de neste fra 100 til 896 osv ...

### Kartinteresse

Roar Hermansen vokste opp i Rygge, som sønn av Bastøferge-rederiets kontorsjef. Som barn begynte han å studere kart, og han mener interessen for riksvegnettet skyldes at de fleste tilgjengelige kartene var vegkart. De ble studert grundig og i timevis.

– Jeg leste Donald som alle andre, men etter hvert ble det intens studering av vegkart, og snart var det det jeg hadde som lesestoff på toalettet, forteller han.

Barndommen ga grundig kjennskap til både norsk og europeisk infrastruktur. En 20 år lang togpendlerkarriere til Oslo ga mye ventetid, tid til å studere kartbøker.

### Europaveger

Egentlig hadde han valgt temaet "Riksveger og Europaveger" da han meldte seg til "Kvitt eller Dobbelt"-konkurranse sammen med 1400 andre. 200 ble kalt inn til audition og snart ble det klart at temaet måtte smales inn før det kunne bli et av de 21 endelige konkurransetemaene.

For hvordan skulle NRK finne en fagdommer som kunne mer enn Hermansen om både norske og

europeiske veger? Regionvegsjef Berit Brendskag Lied fikk en lett jobb som fagdommer sist lørdag.

### Detalj-kunnskap

Spørsmålene var krevende, men Hermansen svarte overbevisende. At E6 fram til 1966 gikk til Stjørdalshalsen, i dag Stjørdal, var en detalj det brede TV-publikum neppe hadde med seg. At Eiksundtunnelen og Halsnøytunnelen er de sist åpnete riksveggtunnelene i Norge, var kanskje litt mer kjent. Men det var nære på. TV-publikumet fikk oppleve intens tenking før han sa "svar avgitt" på siste spørsmål.

– Jeg fikk jernteppe, rett og slett, men det løste seg da spørsmålet ble stilt på en annen måte, forteller Roar Hermansen.

### 300 kommuner

Det normale i familien er å kjøre ulik veg til og fra et sted, for på den måten å kjøre flest mulig ulkjente veger. Hitil har Hermansen kjørt i 300 av landets 430 kommuner.

– Vi burde hatt et langt bedre vegnett i Norge enn det vi har. Det er ingen tvil om at vi ligger langt etter land vi bør sammenligne oss med, sier Roar Hermansen.

### FIRE KJAPPE

**– Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?**

– Veldig mange dør i møteulykker, og den enkle løsningen er å skille kjøreretningene. Det har vi råd til på landets hovedveger, men neppe overalt. Å bare redusere fartsgrensene er en dårlig løsning, for det vil ikke bli respektert.

**– Hva kan Statens vegvesen gjøre for å bli enda bedre på publikumsservice?**

– Jeg møter etaten mest på nettsidene, og prosjektinformasjonen kunne kanskje vært ryddet litt i. Men jeg synes etaten er bra på publikumsservice.

**– Hva ville du gjøre om du var vegdirektør for en dag?**

– Da ville jeg brukt mine fullmakter så langt jeg kunne, og stått på for å få bygd flere trafiksikre veger. Det trengs i dette landet.

**– Hva ville du gjøre hvis du var samferdselsminister for en dag?**

– Ville hørt på vegdirektøren, og jobbet for å få gehør også i regjeringen. Så ville jeg jobbet for å få bedret jernbanen rundt Oslo. Det er der den har en framtid.





## 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.



Foreløpig har det ikke kommet inn informasjon om bildet i forrige utgave. Om noen har opplysninger er det ikke for sent å sende disse til Ole Arvid Flatmark ved Norsk vegmuseum.



## HVA SKJER?

## 9. OKTOBER/OSLO

- Raskeringskonferansen

## 15. OKTOBER

- Transportbrukerkonferansen

## 16. OKTOBER

- Piggdekk Nord-Norge

## 21.-21. OKT./KONGSBERG

- Den Nasjonale Sykkelkonferansen

## 1. NOVEMBER

- Påbud om bilbelte for drosjesjåfører

## 4. NOVEMBER/HELL

- Grunnerverkonferansen

## 5. NOVEMBER/HELSEFYR

- Vegdekkekonferansen

## 10.-11. NOVEMBER/OSLO

- Brukonferansen 2008

## 20. NOVEMBER/OSLO

- Fjellsprengingskonferansen 2008

## 2.-3. DESEMBER/DRAMMEN

- Konferansen Ny investeringsprofil - Hva gjør vi?

Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til:  
[vegenogvi@vegvesen.no](mailto:vegenogvi@vegvesen.no)

## LØST OG FAST



## Stedet

Et trolsk og skummelt lite sted ved rv. 156 i Frogn kommune i Akershus. Vegen var i sin tid kjerreveg og hovedforbindelse mellom Nesodden og Oslo. Tusse var en husmannsplass tilbake på 1700-tallet og kanskje tidligere. Opphavet til navnet Tusse som betyr troll eller hulder har minst to forklaringer: Hester som kom forbi nektet å gå videre av redsel for ett eller annet. Det fins også et sagn om Ole Olsen som ble tatt av huldra der. (Foto: Kjell Wold)



## Plankekjøring

Å få med seg planker på nærmere seks meter i en Polo byr på utfordringer. En 41 år gammel Fet-mann løste utfordringen på denne måten forleden dag, og det endte med fotografering fra en skremt medtrafikanter og bilde sendt til Romerikes Blad. Avisen snakket med føreren som forsikret at han hadde følt seg trygg, og at det var gått bra. Lovens lange arm fastslår at mannen ikke hadde fått kjøre videre dersom en politipatrulje hadde sett kjøringen. Hadde leseren sendt bildet til politiet, ville kjøringen kunnet få en konsekvens for føreren. (Foto: anonym tipser)

## Her om dagen

Turistsesongen er for det meste over og dermed er tversovertrafikken igjen dominerende på de siste kilometrene av turistvegen opp mot Nordkapp-platået. [Foto: Giselle Jensen]



## UNORMALER

XX



## Unormalt uleselig

Ikke alt er helt A4 i Statens vegvesen, ei heller V4. Dette skiltet står på rv. 721 ved Teksdal i Bjugn og skal egentlig inneholde teksten «Oksvoll 14». I dag er skiltet heller lite informativt for ukjente mennesker som måtte ønske å finne veien til den pene, men noe beryktede bygda i Midt-Norge.

De lærde strides en smule om den tekniske bakgrunnen til at en rekke visningsskilt rundt omkring i landet har fått et så sørgelig utseende. Mer interessant for trafikantene er at skilt forblir på sine master til tross for den relativt begrensede informasjonsmengden,

og slik sett blir normalisert.

Den unormale jury aksepterer skiltet som unormal og støtter seg på paragraf 15 i skiltforskriftens kapittel 8.

– Der går det fram at vegvisningsskilt "gir trafikantene opplysninger" om stedsnavn, vegnummer osv. Det avbildete skiltet gir ingen slik opplysning og er derfor en unormal. Vi gratulerer, heter det i en platonisk uttalelse.

Etaten har nå tatt tak i problemet gjennom et tre-års skiltfornyingsprogram finansiert med øremerkede midler. (Foto: Erik Jørgen Jølsgard)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

## Bompengebløffen

Har Staten ført folk bak lyset når det gjelder bompengens betydning for å få fart på vegutbyggingen? I Vegvesenet er det nå i ferd med å bre seg en ubehagelig frykt for at Staten reduserer sine egne bevilgninger i samme takt som

bompengeinntektene øker. Resultatet kan bli at Ola bilist årlig betaler hundrevis av kroner i bompenge, mens vegutbyggingen foregår i akkurat samme tempo som den ville gjort selv uten bompengebetalers innsats.