



Statens vegvesen

# Vegenogvi

PORTO BETALT  
PORT PAYE  
NORGE/NOREG

Returadresse:  
Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

A-PRIORITET

## TRAFIKKSIKKERHET

Vegvesenet høster gode erfaringer med et lokalt nullvisjonsprosjekt på Karmøy.

SIDE 6

## UTBYGGING

Statens vegvesen vurderer å starte eit storprosjekt på E39 frå Kristiansand til Trondheim.

SIDE 14

## KOLLEKTIVTRAFIKK

I Tromsø har maktkamp om hageidyll vunnet over et regulert kollektivfelt.

SIDE 11

## Ingen menneskerett

LEDER SIDE 2

### Dør av førerfeil

Sju av ti dødsulykker skyldes menneskelig svikt.

SIDE 4

### Risikosjekk

Hundre tunneler i Nord-Norge skal risikovurderes før 2012.

SIDE 10

### Kombi veg- og skitunnel

Numedal kan få verdens første kombinerte ski- og vegtunnel

SIDE 12-13



### Yes, please?

Vegvesentilsatte kursers i bedre engelsk.

SIDE 18

### Geologi for folket

Stein frå tunneldrivninga på Finnfast kan bli ny turistattraksjon.

SIDE 19

### Ingen broiler

Første nestleder i transportkomiteen er ingen politisk broiler

SIDE 23

## ELDRE BILFØRERE:

# Krever bedre legerutiner



(Foto: Håkon Aurlien)

**Avdekker systemsvikt.** Fylkeslege Grete Bjørang i Vestfold er bekymret for trafikksikkerheten og krever bedre legerutiner ved helsesjekk av eldre bilførere. Hun har avdekket systemsvikt ved oppfølging av eldre bilførere.

– Svært mange mennesker får beholde førerkortet, selv om de åpenbart ikke fyller helseravene og dermed ikke har lov til å kjøre bil, sier fylkeslegen.

SIDE 8-9



## En tredel så mye veg

Det bygges bare en tredel så mange kilometer veg årlig i Norge i dag som for bare 15 år siden. Det viser en fersk oversikt fra Statens vegvesen.

SIDE 15

## DAGSORDEN

# Ingen menneskerett

## LEDER

Gry Watn

■ Både unge og eldre bilister kursert i trafikk sikkerhet og kjøreatferd. De unge på Vegmuseet, de gamle på 65+kurs.

■ For de unge er det fart, rus og ulykker som er tema. Vegmuseet prøver å vekke tiendeklassinger for å unngå at de tar dårlige valg og havner i ulykker. Dessverre er de unge overrepresentert i ulykkesstatistikken på norske veier. Det er alltid tragisk når et ungt liv tar slutt alt for tidlig, men spesielt tragisk når det kunne vært unngått. Derfor er det prisverdig at noen prøver å vekke de unge før det er for sent. Før de setter seg inn i en bil med en ruset sjåfør eller noen som kjører alt for fort, uten bilbelte.

■ Men hjelper det? Vet ikke de unge at det er farlig å kjøre for fort? En del av forklaringen kan være at en del føler seg udødelig. "Det hender ikke meg." En annen kan være litt for stor tro på egne ferdigheter. Mange føler seg utlært og at de har full kontroll med en gang de setter seg i bilen med den rykende ferske lappen i lomma. Mange tenker ikke over at de utsetter seg selv og ikke minst andre for fare når de bryter trafikkreglene. Vi er her fremdeles, og da kan det vel ikke være så farlig, er konklusjonene til noen tiendeklassinger som har sittet på med venner som har kjørt for fort.

■ Eldre sjåførere er betydelig tryggere i trafikken, ifølge statistikken. Men også i denne enden av spekteret finnes det utfordringer. Sanser begynner å svekkes, trafikkmengden har økt betraktelig siden den eldre bilføreren lærte å kjøre, og trafikkmønsteret har blitt betydelig mer omfattende og komplisert.

■ Det ligger mye frihet i førerkort og bil. Men det er ingen menneskerett. Det viser seg at en del eldre vegrere seg for å ta oppfriskningskurs fordi de er redde for å miste lappen. Det er bare legen som kan ta fra den eldre sertifikatet på grunn av svekkede ferdigheter, men mange leger synes dette er vanskelig og møter mye fortvilelse i slike situasjoner. Det er heller ikke alle som vil innse at de ikke burde kjøre lenger og at de begynner å utgjøre en fare for sine omgivelser. Hvis et oppfriskningskurs kan hjelpe, er det all grunn til å bruke litt tid på å oppdatere kjørekunnskapene. Men hvis syn eller hørsel er blitt for dårlig til å fungere skikkelig i trafikken, må man kunne ta en runde med seg selv og parkere bilen for godt før det går galt.

■ Det gjelder å kjenne sine begrensninger. Enten du er ung eller gammel. Den dagen det smeller, kan det være for sent.



## VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

**"Selv om den teknologiske utviklingen helt sikkert vil fortsette, kan vi slå fast at utfordringene først og fremst ligger i vår evne og vilje til å bruke mulighetene."**

## Framtiden er her

ITS – Intelligente transportsystemer og -tjenester – har vært et velkjent begrep i mange år. Nylig ble den 15. verdenskongressen arrangert i New York. Der fikk jeg og 16 andre ansatte i Statens vegvesen se nye ITS-løsninger og hadde anledning til å høre og se mange aktuelle foredrag. Flere av våre ansatte var også i ilden med gode og aktuelle innlegg.

I Norge har ITS hittil vært knyttet til bompengerekrav og "sann-tids-opplysninger" i kollektivtrafikken. Men nå ser vi at det virkelig kommer: Utstyr og programvare for trafikkstyring. Ulike former for adferdsstyring av fart, avstand til andre kjøretøyer, styrings- og registreringssystemer for automatiserte tungbilkontroller og mange andre muligheter.

Teknologien er i en rivende utvikling, og vi ser at utfordringene endrer seg fra å være "Hva er teknisk mulig?" til "Hvordan og hva vil vi bruke teknologien til?". Selv om den teknologiske utviklingen helt sikkert vil fortsette, kan vi slå fast at utfordringene først og fremst ligger i vår evne og vilje til å bruke mulighetene.

Dette vil kreve store endringer i hele vår tilnærming til bruk av teknologi. Vi må bevege oss fra en situasjon der teknologi først og fremst var et hjelpemiddel til at teknologi er og blir en integrert del av arbeidsprosesser og oppgaveløsning.

I skjæringspunktet mellom veg, kjøretøy og fører kan teknologien nyttes på et utall områder. Vi har allerede viktige virkemidler, som ATK (automatisk trafikkontroll), avstandsholder og elektroniske kant- og midtlinjer. Vi kommer etter hvert til i større grad å stå overfor spørsmålet om hva vi vil gjøre enn om det er mulig. Veien til Nullvisjonen er i stor grad et spørsmål om vi ønsker å ta

i bruk ITS. Et krevende spørsmål som må ses i sammenheng med retten til utfoldelse og retten til personvern.

For Statens vegvesen er ITS viktig i transport- og trafikkstyring. "Friktekt-tavler", variable fartsgrenseskilt, lyssignalstyring, web-løsninger, mobiløsninger osv. Et hav av muligheter som kan bedre framkommelighet og sikkerhet. Spennende og utfordrende. Statens vegvesen går foran ved å innføre alkolås, bilbeltepåminner, informasjon om fartsgrensene og atferdsregistrator i våre tjenestebiler.

Norge er blant verdenslederne på betalingsløsninger for bompenger. Dette skyldes ikke minst at Statens vegvesen tidlig tok en aktiv rolle i utviklingen av betalingsløsninger. I dag er det 1,5 millioner AutoPASS-avtaler, det vil si halvparten av alle registrerte biler i Norge. Strategien for AutoPass er i slutfasen og vi håper å ha denne på plass i løpet av våren. Videre er vi unike i verdenssammenheng med elektronisk betaling over landegrensene. Man kan faktisk kjøre fra Norge til Danmark på én brikke. Vi skal absolutt videreføre rollen som ledende innen utviklingen av betalingsløsninger.

Vi har sterke ITS-ressurser i Statens vegvesen, så vel i Vegdirektoratet som i regionene. Likevel må fortsatt kompetansebygging på området få sterk prioritet framover. Samtidig må vi forsette arbeidet med å sette mål og retning for ITS-arbeidet. ITS-strategien ble behandlet i ELM våren 2007. Nå legges det opp til en sluttspurt på handlingsplanen. Jeg håper vi skal få på plass handlingsplanen tidlig på vinteren 2009. Den vil gi grunnlag og inspirasjon for et forsterket ITS-arbeid i Statens vegvesen. Et avgjørende arbeid for trafikkstyring, trafikk sikkerhet og finansiering i framtida.

## 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.



Permisjon  
Helge Rong

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



Ansvarlig  
redaktør  
Gry Watn

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 2. desember kl. 13.00. Neste utgave kommer 18. desember 2008.

KRONIKK

# Hvorfor snubler den eldre?



(Illustrasjonsfoto: Colourbox.com)

■ Eldre bak rattet er et tegn på et velfungerende samfunn. Et samfunn som legger forholdene til rette for at eldre kan ferdes trygt, både i bil og som fotgjenger eller syklist, har forstått viktigheten av individets frihet til å gjøre egne valg. Jeg ville nok stille spørsmålet om det norske samfunnet er der i dag.

■ Det er relativt trygt å kjøre bil i Norge. Mye er gjort på vegnettet som reduserer risikoen for ulykker og mange tiltak minsker skadeomfanget når ulykken er et faktum. Når det er sagt så vet vi i Statens vegvesen, der trafikkikkerhet er et prioritert område, at vi har mye ugjørt. Vi forstår at handlinger du og jeg iverksetter i trafikken er basert på det vi oppfatter.

■ Vi møblerer etter beste evne, men gjesten snubler og faller. Ofte er det den eldre! Mediene er raske til å fremheve høy alder som noe negativt. Vi vet bedre. Vi vet at vedkommende handlet ut i fra hva han oppfattet der og da. I tillegg vet vi at eldre har en sterk geografisk orienteringssans som trer inn når ting er uklart. I etterpåklokskapsens lys ser vi ofte at vegens utforming og skilting kunne vært designet mer hensiktsmessig for å lette informasjonsinnhentingen og kanskje gitt personen litt mer tid til å bearbeide informasjonen. Vi kjenner altså de utløsende årsaker og de bakenforliggende.

■ Det som er så spesielt med eldre er at det er de som snubler først, når vi ommøblerer på vegen. Hvorfor er det slik? Jo mer erfaring mennesker får, jo mer stoler de på det de har erfart. Handlingene blir automatiserte og vi kjører på autopilot. Når vi som myndighet legger om trafikken og endrer kjøremønstret må vi forvente at enkelte tar feil og overser nye skilt.

■ I alle aldersgrupper er det viktig å differensiere. Ingen er like, men visse kjennetegn blir selvfølgelig mer tydelige. Ved å benytte uttrykket den eldre, så mener jeg at det er et mangfold, hvor kun enkelte ikke

strekker til. Det samme vil være tilfelle i andre aldersgrupper. Vi er ikke tjent med stigmatisering, men vi ser selvfølgelig at økende alder gir økende risiko, spesielt etter fylte 75 år. Men det er helsetilstanden som avgjør risikoen, ikke alderen isolert sett. Dette er viktig å merke seg.

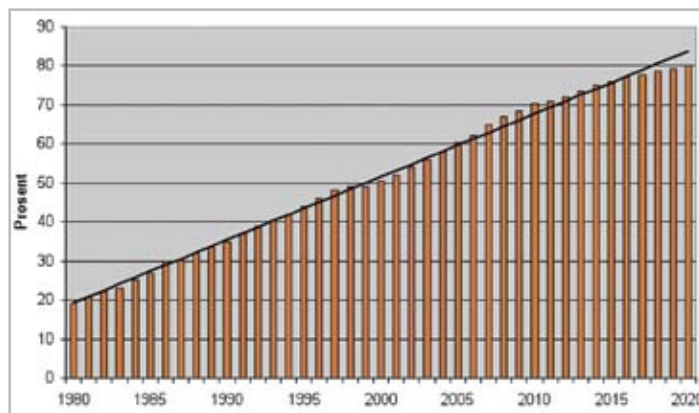
■ Statens vegvesen har unge og eldre som satsingsområder i Nasjonal transportplan (NTP). Dette med god grunn. Statistikken viser at enkelte unge, bevisst setter seg utover det de skal ha lært og mulighets forstått. Aldersgruppen 18-24 år står for kun 15 prosent av førerkortene men involveres i 26 prosent av personskadeulykkene. For aldersgruppen over 65 år er bildet annerledes. De har 21 prosent av førerkortene og 8 prosent av ulykkene. Til sammenlikning har aldersgruppen 25-64 år 64 prosent av førerkortene og 66 prosent av personskadeulykkene.

**KLAUS OTTERSEN**



■ **HVEM:** Leder for den nasjonale ressursgruppa som koordinerer Statens vegvesens opplærings- og informasjons tiltak for eldre bilførere.

■ Eldre førere gjør så godt de kan og forsøker å forholde seg til de regler som gjelder. Hvis kravene fra omgivelsene overstiger det den eldre mestrer, kan det gå galt. I tillegg til at vegen selv kommuniserer med omgivelsene og skaper forventninger, kan fører ha reduserte forutsetninger, sykdommer og uheldig medisinerings. Ofte i kombinasjon med kunnskapsmangel.



Statistikk: Andel av befolkningen over 65 år med førerkort for bil 1980 - 2020. Prosent (TØI)

■ Hva gjør da Statens vegvesen for eldre førere, ut i fra dette bakteppet? Alle aktiviteter som iverksettes er basert på omfattende forskning over flere år. Bilfører 65+ kurset er en aktivitet som skal forsøke å demme opp for manglende kunnskap og sette bilkjøring på agendaen på en interessant og positiv måte. Hvert år gjennomfører rundt 5000 personer dette kurstilbudet fra Statens vegvesen. I dag er det kurs i omtrent alle landets kommuner. Mange viktige og aktuelle temaer berøres på kurset og dette medvirker helt klart til tryggere kjøring. Det er derfor gledelig at forskning bekrefter at kurset reduserer ulykkesrisikoen med 22 prosent. Det betyr 2-3 liv spart hvert år og 100 personer unngår alvorlig skade. Kursarrangører og erfarne trafikkklærere gjør en strålende inn-

” Eldre førere gjør så godt de kan og forsøker å forholde seg til de regler som gjelder.

sats. Arbeidet administreres av distriktskontakter og koordineres av regionskontakter. På denne måten kvalitetssikres tilbudet ut til kundene. Sentralt styres dette opplærings- og informasjonsarbeidet av en ressursgruppe som rapporterer til Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet.

■ Et annet viktig tiltak som skal bidra forebyggende er at det hvert år sendes ut en invitasjon til alle 65- og 70 åringer med førerkort. I tillegg til at de blir invitert på kurs, minner vi om at de må ha legeattest med i bilen ved fylte 70 år. Statens vegvesen informerer på denne måten hver enkelt førerkortinnehaver. Det kan medføre at eldre lettere diskuterer bilkjøring seg i mellom og at de blir mer bevisst hvordan de selv kjører.

■ Statens vegvesen og helsemyndighetene samarbeider for å styrke legenes rolle. Legen skal vurdere personens trygghet i trafikken. Det er ingen lett oppgave og metodene kan bli bedre. Selv om vi ønsker at eldre skal kunne bruke egen bil, må vi ha et system som selekterer ut de som ikke lenger er i stand til å kjøre trygt. Trafikkstasjonene forestår her med vurderingsprøver etter anmodning fra Fylkesmannen.

■ Jeg tror vi kan bli langt bedre til å ta hensyn til kundenes behov når vi møblerer og spesielt ommøblerer vegen. Det må være forutsigbart og lett forståelig. God design gjør det enkelt å handle riktig. Vi må veilede i det øyeblikket kunden har behov for det. Det kan bety skilt og oppmerking på rett sted til rett tid for den som kjører. Ved å få flere på kurs vil kunnskapen og forståelsen også økes!



Statens vegvesen

I MEDIENE:

**Adresseravisen**

**Frostvæske**

Nesten 120 millimeter nedbør på én time ble målt i Åfjord onsdag. Det kunne ha vært en solid rekord i ekstremregn, men viste seg å være frostvæske. Det kan bli en mild vinter, og vi anbefaler en mer forsiktig omgang med frostvæske i tiden fremover, i følge en minileder.

**Fædrelandsvennen**

**Sjåførens ansvar**

200 foreldre og unge var samlet i Lyngdal kulturhus for å drøfte hva de kan gjøre for å hindre nye trafikkulykker med unge ofre. Selv om både foreldre og passasjerer gjør det de kan for å forebygge ulykker, er det den enkelte sjåfør som har det endelige ansvaret, heter det i en leder.

**Gudbrandsdølen Dagingen**

**- Klag på brøyting**

- Klag på dårlig brøyting eller strøing. Det kan redde liv, mener NAF avdeling Nord-Gudbrandsdal.

Nå samler de telefonnumrene til alle som har ansvaret for vegvedlikeholdet i midt- og norddalen på sin egen hjemmeside og oppfordrer bilistene til å ringe og klage. Det gjelder både riksvegen, fylkesveger og kommunale veger.



**Vegaksjon på Facebook**

”Få fiksa vegen på Haukenes!” er navnet på en Facebook-gruppe som krever at Vegvesenet tar affære med den sporete vegstrekningen mellom Grytting og Skagen. Over hundre personer har meldt seg på en Facebook-aksjon for å få utbedret den sporete vegen.



**- Uakseptabelt**

- Det fullstendig uakseptabelt at Statens vegvesen ikke har planer om utbedring av Tellevikvegen, sier Kjersti Toppe (Sp). - Vi vil gjøre en ny vurdering, sier distriktsjef Olav Finne til Åsane Tidende, som skriver om snik-kjøring av E39-trafikanter på en enfelt fylkesveg i Bergen.

## TRAFIKKSIKKERHET



### Vurderer stopplinje

■ ■ Å flytte stopplinjen 3 meter er et forslag som vurderes når Statens vegvesen nå vurderer tiltak som skal få ned antallet ulykker mellom tungbiler og fotgjengere. Bakgrunnen for forslaget er at tungbiljåfører kan ha vansker med å se myke trafikanter i fotgjengerfelt dersom bilen stanser helt framme ved stopplinjen i krysset. (Foto: Geir Brekke)



### Forsinket vegåpning

■ ■ Ny rv. 465 i Farsund mellom Hanesund og Sande (bildet) blir trolig åpnet en gang i april 2009, et halvt år senere enn planlagt. Da vegarbeidene startet var planen å åpne i høst, men dette ble for lenge siden forskjøvet til mars 2009. På grunn av problemer i Ravneheitunnelen er åpningen utsatt enda en måned. (Foto: Kjell Wold)

### Uvøren anleggskjøring

■ ■ Halvparten av nestenulykkene rapportert av anleggsarbeidere på E6-utvidelsen sør for Hamar er forårsaket av trafikanter. – Heldigvis har det ikke skjedd noen alvorlig ulykker, men ut ifra de erfaringer vi har gjort setter vi nå inn tiltak, sier assisterende byggeleder Harald Fagerheim. Det innebærer økt politiovervåkning og endret skilting.

## Analyserer alle dødsulykker

Statens vegvesen har i hver region analysert alle dødsulykker siden 2005. Analysene avgjør hva slags tiltak som settes i verk for å redusere antall ulykker.

Henriette Erken Busterud

Dybdeanalysene går inn på forhold ved både trafikant, kjøretøy og veg, og de komplekse forhold som medvirker til ulykkene. Det pekes på årsaksfaktorer bak ulykkene og hvorfor konsekvensene blir så alvorlige.

### Bedre kunnskap

– Dette er et omfattende arbeid som gir bedre kunnskap om hvilke forhold som ligger bak dødsulykkene. Ulykkesanalysene gjør det lettere oss for å sette inn målrettede tiltak mot de alvorligste ulykkene og er et grunnlag for både straks-tiltak på ulykkesteder og mer generelle tiltak rettet mot trafikant, kjøretøy eller veg, sier seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

Han opplyser at de skiller mellom medvirkende årsaker til at ulykkene skjer, sånn som førerfeil og lignende, og medvirkende årsaker til at skadeomfanget ble så stort (som fart og så videre). Fart og førerfeil er de viktigste årsakene til at ulykkene skjer, men også sovning bak rattet og promille- og annen rus er blant årsakene.

– Vi har nå over 600 ulykker i databasen. Det er såpass mange at vi i framtida kan dele inn ulykkene i grupper, som fotgjengerulykker, MC-ulykker og analysere disse samlet. Det vil gi oss enda bedre kunnskap og bakgrunn for tiltak, sier Amundsen.



**Over 600 dødsulykker:** Statens vegvesen har analysert over 600 dødsulykker. Det gir viktig kunnskap om årsaker og grunnlag for tiltak som bør settes inn. (Arkivfoto: Tore Braaten)

# Dør av førerfeil

Ulykkesanalysene viser at sju av ti dødsulykker skyldes menneskelig svikt. Mer enn halvparten av de drepte hadde for høy fart.

Giselle Jensen

Trafikkulykker tar stadig flere unge liv, 54 bilførere mellom 18 og 24 år har omkommet på veiene hittil i år. Tilsvarende tall i fjor var 35 dødsulykker.

”

– I kampen mot trafikkdøden er kunnskap viktig, sier vegdirektøren



– I kampen mot trafikkdøden er kunnskap viktig. Derfor er vårt ulykkesanalysearbeid viktig. Vi rykker ut og gransker alle dødsulykker. Dette er grunnlaget for tiltak og utgjør vårt fakta- og kunnskapsgrunnlag, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

### 236 drepte i år

Hittil i år har 236 mennesker omkommet på vegene. Møte- og utforkjøringsulykker står til sammen for 68 prosent av alle dødsulykkene. 10 prosent av de drepte var fotgjengere.

– Dette viser at vi må målrette vår innsats mot det som hjelper. Farten må ned, belte må på. Vi må fortsette arbeidet med midtrekkverk for å forhindre møteulykker. I tillegg må vi arbeide systematisk med å ordne opp med medvirkende faktorer knyttet til vegen og vegmiljø – som sideterreng, linjeføring, kryssutforming, sikthinder og vegbelysning, sier Terje Moe Gustavsen.

### Føreforhold

Analysen for 2007 viser at glatt føre og høy fart kan ha vært medvirkende årsak i 18 prosent av ulykkene. I flere av ulykkene kan også vegrelaterte forhold ha medvirket.

– Granskingen er klinkende klar. I en av fem ulykker har fart vært den direkte årsaken til ulykken, mens i over halvparten av dødsulykkene har fart vært medvirkende årsak. Samtidig ser vi at vanskelige føreforhold, vegens linjeføring og mangelfull skilting og oppmerking er viktige faktorer. Vegen i seg selv er sjelden dominerende årsak, men er med på å avgjøre utfallet når ulykker er ute, sier vegdirektøren.



**Tragedie:** Møteulykker og utforkjøring tar flest liv på norske vegger. (Foto: Kjell Wold)

### 104 drept i møteulykker

Oppsummeringen av fjorårets dødsulykker viser at 104 mennesker omkom i møteulykker. Det er bare i Region midt de fleste omkom i utforkjøringer. 44 av de omkomne

er drept på vegene i Region øst, mens 27 omkom i sør. Utforkjøringsulykkene kommer på en klar annenplass på statistikken over dødsulykker. Fra 2005 til 2007 har det vært en klar økning i trafikk-

drepte i Region øst. Regionen hadde 40 prosent av alle trafikkdrepte i fjor mens andelen var 27 prosent i 2005. I Region sør og Region midt har utviklingen gått den motsatte vegen.



**Gripende:** Det er gripende historier de får høre, Torunn Stadeløkken, Eldrid Øyen, Eli Aasheim og Eirin Sveahaugen. På skjermene forteller trafikkkofre sin historie. (Foto: Liv Maren Mæhre Vold)

**Opp ned:** Veltepetteren er for mange høydepunktet av dagen, og det er her ungdommene virkelig lærer hvor viktig det er å huske bilbelte. (Foto: Ole Arvid Flatmark)

# Den harde realiteten

**Trafikkulykker er den største dødsårsaken blant ungdom i Norge i dag. Og da må den harde realiteten fram for at de skal forstå hvor farlig det kan være å kjøre i høy fart, i rus og uten bilbelte.**

Liv Maren Mæhre Vold (liv.maren@byavis.no)

– I dag skal dere lære om trafikk-sikkerhet, sier Åsmund J. Sletten. I auditoriet på Vegmuseet i Hunder-

fossen sitter nærmere femti spente tiendeklassinger fra Vågå Ungdoms-skole. Besøket i Hunderfossen er en del av et opplegg alle tiendeklassinger må gjennom i løpet av skoleåret med fokus på trafikk-sikkerhet. De femti i salen er nemlig i den mest ulykkesutsatte aldersgruppen i trafikken, og ingen ting dreper flere ungdommer enn trafikk.

#### Uten belte

– Er det noen som har sittet på bil i 200 kilometer i timen, spør Sletten. Tre hender rekkes i været.

- Brukte dere belte?
- Nei, innrømmer ungdommene.
- Om dere hadde krasja i 200 kilometer i timen hadde det ikke hatt

noe å si om dere hadde belte. Dere hadde dødd uansett, sier Sletten.

Pia Teigplassen, Stine Myrum, Lene Brukveen og Trond Martin Bakke innrømmer at de ikke alltid knepper på seg bilbelte.

– Vi sitter jo ofte på med folk. Uten bilbelte, det er ikke noe kult å ha bilbelte på. Men det har jo gått bra, vi sitter jo her i dag, fastslår gjengen.

Alle fire har kjent noen som har omkommet i trafikken, men de mener det ikke har påvirket holdningene i noen stor grad.

– Jeg sier ifra om noen kjører for fort, sier Pia.

I oktober og november har snaut 1660 elever fra 27 skoler vært innom trafikksikkerhetssenteret.

– Forhåpentligvis gjør det noe med holdningene deres. Elevene er våkne og greie å ha med å gjøre. Noen har kjørt bil uten belte og i høyere fart enn andre, men jeg har tro på at det må inn flere ganger før det sitter, sier Sletten.

#### Håper på endring

– Vi får i alle fall positive tilbakemeldinger. Tallene gjør ofte stort inntrykk, det er ikke så mange som er klar over at de er i den største faregruppa selv.

– Hadde det vært så høye dødstall i andre transportformer som tog eller fly, hadde det blitt mer styr rundt det. Antall drepte i trafikken verden over tilsvarer at ti passasjer-

fly detter ned hver dag hele året. Men i trafikken er det på en måte akseptert at folk dør. Utfordringen er å få folk til å bruke bilbelte, sier Sletten.

#### Veltepetter

To og to plasseres elevene inn i Veltepetteren – en Opel montert på stativ som snurres rundt 360 grader. Målet er at elevene skal føle på kroppen hvor viktig det er å bruke belte. Noen må pent finne seg i å komme seg ut av bilen når den henger opp ned, og straks beltet løsner deiser de i taket. Men det virker.

– Jeg tror nok det blir å bruke belte heretter, fastslår Pia Teigplassen etter runden i Veltepetteren.

## Fart medvirkende i annenhver dødsulykke

**For høy fart var medvirkende faktor i annenhver dødsulykke.**

Kjell Wold

Det viser ferske tall fra Statens vegvesens ulykkesanalysearbeid i Region sør. Tallene ble lagt fram på trafikk-sikkerhetskonferansen om fart i Langesund i regi av fyl-

kestrafikk-sikkerhetsutvalgene (FTU) i Telemark, Vestfold og Buskerud.

– Vi har delt ulykkene der fart var en medvirkende faktor inn i tre grupper: Godt over fartsgrensen (21 prosent), noe over fartsgrensen (5 prosent) og lavere enn fartsgrensen, men for fort etter forholdene (28 prosent). Når det er høy fart involvert i trafikkulykker med dødelig utgang, snakker vi oftest

om utforkjøringsulykker og møteulykker, og disse typene ulykker skjer det klart flest av i helgen og på kvelden og natten. Gruppen godt over fartsgrensen har en høyere andel her, sier trafikk-sikkerhetskoordinator Bjørn Richard Kirste i Statens vegvesen.

Denne gruppen skiller seg også ut med å ha en høyere andel av andre medvirkende faktorer: Rus var medvirkende faktor i hele 44

prosent av disse, føreren hadde ikke førerkort i 29 prosent og i 35 prosent av tilfellene dreide seg om fører med liten erfaring. I noen av ulykkene bidro også løse gjenstander i bilen som bilhjul og pc-er til å forverre skadene.

**Høy fart:** Fart er medvirkende faktor i annenhver dødsulykke, sier Bjørn Richard Kirste i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



## TRAFIKKSIKKERHET

### Trafikksikkerhet viktigst

■ ■ Åtte av ti beboere på Ridabu i Hedmark mener økt trafikksikkerhet er viktigst ved utvidelsen av E6 og rv. 25 gjennom Åkersvika ved Hamar. Dette viser en omverdensanalyse som TNS Gallup har gjennomført for Statens vegvesen. Fremkommelighet er faktoren som engasjerer nest mest, mens miljø engasjerer tredje mest.

### Nytt midtrekkverk på E18

■ ■ Ikke lenge etter at det er åpnet 2 km med midtrekkverk på E18 ved Arendal (bildet) i Aust-Agder, før et lignende prosjekt bygges litt lenger sør. Nå skal det bygges midtrekkverk på E18 i Grimstad fra Øygardsdalen til Frivoldkrysset. Det er strekningen nærmest der ny fire felts E18 mellom Grimstad og Kristiansand åpner neste høst. Formålet med ombyggingen er å unngå møteulykker når firefeltet går over til to felt. (Foto: Kjell Wold)



### Null nullvisjon

■ ■ Trafikksikkerhetsarbeidet Nullvisjonsprosjektet har de siste årene spredt seg til mange kommuner i Vest-Agder. Nå er det stopp. Kommuner som nå er invitert til å delta har sagt nei. Blant dem Lindesnes, Mandal, Flekkefjord og Hægebostad. Synd, mener de som driver nullvisjonsarbeid i nabokommunene. Farsund og Lyngdal er to kommuner som kan vise til kraftig økning i folks refleksbruk etter at de ble nullvisjonskommuner.

### Åtte sykkelmillioner til Grimstad

■ ■ Det skal brukes åtte millioner kroner til sykkeltiltak i Grimstad de neste årene. Tre hovedveier får sykkelfelt eller sykkelveg med fortau. I tillegg skal kryss utbedres og en rekke andre forbedringstiltak for syklistene i Thor Hushovds hjemby i verksettes i årene framover. Kjell Pedersen t.v. i Statens vegvesen og Ove Bach i Grimstad kommune (bildet) er tilfreds med tiltakene. (Foto: Kjell Wold)



### UAG held fram

Det er bestemt at Statens vegvesen sine ulykkesanalysegrupper (UAG) skal halde fram, etter ei intern evaluering. Dersom regionar ønskjer å gå djupare inn i materialet som er samla inn er det opning for dette frå etatsleiinga. Det har også vore forhandla om godtgjersla for utrykking og beredskap for UG-mannskapa.

## NULLVISJONSPROSJEKT I KARMØY:

# Godt samarbeid og enkle løsninger

**Godt tverrfaglig samarbeid og synlige resultater ved hjelp av enkle virkemidler er blant resultatene av nullvisjonsprosjektet i Karmøy i Rogaland.**

Geir Brekke

Det er nå gjort en helhetlig evaluering av trafikksikkerhetsprosjektet Trygt hjem i Karmøy, der Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune har samarbeidet for å øke sikkerheten.

### Kartlegging

Rapporten fra International Institute of Stavanger (IRIS) viser at det har vært oppnådd gode resultater gjennom tett samarbeid mellom etatene, bedrifter, lag og organisasjoner i kommunen.

Da prosjektet startet i 2002, ble det blant annet gjennomført en kartlegging av farlige strekninger og punkter på vegnettet i kommunen. En rekke forhold ble utbedret med enkle grep. Det ble gjennomført en skolevegaksjon over to år, med kartlegging og utbedring. Første byggetrinn av miljøgata i Åkrehamn ble utført. Det kom på plass 68 veglyspunkt på Flyplassvegen. Det ble også gjennomført TS-inspeksjon med utbedringer på hovedåren rv. 47. Dessuten ble det satt i verk en rekke tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker, ved tilpasning av sideareal, montering av rekkverk og lignende. Trygt hjem bidro med finansiering til flere av tiltakene.

### Mer synlig

En stor del av arbeidet som er lagt ned i seksårsperioden er informasjon og trafikantpåvirkning. Samarbeidet mellom politiet og Statens vegvesen har vært godt. Politiet løf-



**Prosjektleder:** Utbedring av skolevegene var blant de gode resultatene av nullvisjonsprosjektet. Her er Ann Lillian Lehmann i Statens vegvesen ved Sevland skole. (Arkivfoto: Geir Brekke)

tet sitt kontrollarbeid da prosjektet kom i gang, og har i større grad vært synlig på vegene i kommunen.

Kommunen fikk opprettet en koordinatorstilling for trafikksikkerhetsundervisning. Det har vært gode erfaringer med dette, og det blir vurdert å videreføre denne ordningen også neste skoleår.

### For stort i starten

Prosjektet gikk bredt ut i starten, og

arbeidsomfanget ble for stort. Det var vanskelig å få nok personalressurser til oppfølging, blant annet i Statens vegvesen. Dette medvirket til at det ble et bytte i lederrollen for prosjektet. Resultatet ble at prosjektet foretok en prioritering av oppgavevolumet som var bedre tilpasset tilgjengelige ressurser.

Samarbeidet med organisasjoner og bedrifter har gitt økt

bekymring om trafikksikkerhet i kommunen.

Undersøkelser viser også at det har vært en positiv endring i holdningene til trafikksikkerhet blant kommunens innbyggere. Antall drepte og hardt skadde i Karmøy-trafikken har gått ned i prosjektperioden. Men på grunn av små tall er det vanskelig å konkludere med at prosjektet har bidratt til å redusere ulykkene.



**Rekkverk:** – Her er 750 meter nytt betongrekkverk montert for å skille veg fra gang- og sykkelbane, sier Hanne Løver Thon i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

## Mindre TS-tiltak like viktig

**For å øke trafikksikkerheten på norske veger utføres også en rekke mindre, men viktige tiltak. Bare i Nedre Buskerud brukes det om lag 17 millioner kroner på dette i år.**

Kjell Wold

– Det gjelder blant annet nytt side-rekkverk, lengre og tryggere rekkverksavslutninger, siktrydding langs vegen, fjellrensking og mykere grøftekanten, forteller byggeleder Hanne Løver Thon i Statens vegvesen. På en rekke mindre riksveger og fylkesveger i distriktet er det gjort betydelig utbedringer og trafikksikkerhetsin-

vesteringer av denne typen det siste året. På fylkesveg 68 i Vestfossen er det blant annet lagt om lag 750 meter med en ny type betongrekkverk som kalles Svelvikelipse.

– Vi måtte skifte ut det gamle rekkverket som skiller vegen fra gang- og sykkelvegen fordi en buss sjåfør holdt på å bli spiddet av det gamle rekkverket, forteller Thon. Hun er en av tre i byggherreseksjonen i distriktet som jobber med en hel serie små, men betydningsfulle trafikksikkerhetstiltak rundt om på det lokale vegnettet. Det er trafikksikkerhetsinspeksjoner, trafikkmengde og ulykkestall på de ulike vegstrekningene som bestemmer hvor nye tiltak settes i verk og hva slags utbedringer det er behov for.

## Tett mellom rasa

■ ■ Det har vore tett mellom rasa dei siste vekene. Berre på ein dag talde den nasjonale rassikringsgruppa over 30 meldingar om ras og rasfare som sperra vegar i dei rasutsette fylka. Biletet er frå rv. 5 Kjosnesfjorden i Sogn og Fjordane sist veke, der det gjekk fleire ras. Dette er frå Støylsneset, der ein utanlandsk trailer køyrde rett inn i

raset. Heldigvis gjekk det bra denne gongen. Støylsneset ligg på strekkja der det no blir bygt ny tunnel, som blir opna hausten 2009. Litt lenger nord gjekk det ras samstundes. Her bygde Statens vegvesen nye rasvolvar og rasløp for seks år sidan. Men massane fyllde opp magasinet bak vollane og rende over desse. (Foto: Margot Aase Åsebø)



## Dårlig veg

■ ■ Regionrådet for Hallingdal er bekymret over den dårlige vegstandarden på riksveg 7 gjennom dalen og på riksveg 52 i Hemsedal (bildet). I en uttalelse ber de Statens vegvesen gjøre mer for å stoppe forfallet på vegnettet gjennom dalen. Også interesseforeningen Trafikktryggleik Hallingdal deler denne bekymringen. (Foto: Kjell Wold)

# Mer universell utforming

**Statens vegvesen sender i disse dager en veileder om universell utforming på høring.**

**– Dette er en oppskrift med forslag til hvordan ting kan gjøres, sier prosjektleder Trine Hagen.**

Henriette Erken Busterud

Et av hovedmålene i Nasjonal transportplan er at transportsystemet skal være universelt utformet. Mange flere stasjoner og holdeplasser skal utformes slik at alle trafikanter enkelt kan bruke dem.

### Mangler beskrivelser

– Per i dag finnes det ikke gode nok beskrivelser på hvordan en kan tilrettelegge for universell utforming. Derfor lager Statens vegvesen nå en ny veileder som vi sender på høring i midten av desember, sier Trine Hagen. Ifølge henne er interessen for den nye veilederen enorm.

– Det er mange parter og mange ønsker. Ikke alle kan innfris, og noen er i strid med vegnormalen, men vi lager en veileder som gir god tilgjengelighet til transportsystemet, sier Hagen.

Statens vegvesens Håndbok 017 er bibelen for alle som jobber med

vegbygging.

– Denne har tatt høyde for universell utforming til en viss grad, men angir minimumskrav mer enn de beste løsningene. I Håndbok 017 er det blant annet tabeller som viser hvor stor helning en kan ha på gangareal, og disse er for bratte for mange fotgjengere og rullestolbrukere, sier Hagen.

### Fleksible løsninger

I den nye veilederen vises gode løsninger på vegger, gater, stasjoner og holdeplasser.

– Vi viser ikke bare de ideelle løsningene, de lar seg ofte ikke gjennomføre i praksis, og en må som regel tilpasse seg til ting som er der fra før. Skal en for eksempel lage en fotgjengerundergang, så kan en ikke lage så bratt helning som en vil. Planleggerne må tenke pragmatisk, og vi viser løsninger der en tar hensyn til at en må gjøre avveininger mellom hensyn som ofte er motstridende, sier Trine Hagen.

### Pådriverrolle

Alle regioner i Statens vegvesen lager nå en strategi for universell utforming. Der blir det beskrevet hvordan de skal bygge opp kompetanse, hvordan ting skal gjøres og hvordan de kan bruke FoU.

Statens vegvesen har en pådriverrolle i forhold til universell utforming, og i strategiplanen må de beskrive hvordan de skal samarbeide med kommuner og fylkeskommuner.



**Universell utforming:** Statens vegvesen sender nå en veileder om universell utforming på høring. Her er et eksempel på en bussholdeplass der det er enkelt å komme på og av. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

## To veker utan vegmeldingar på nett

**– Det er ikkje godt nok at Statens vegvesen sine nettsider er utan vegmeldingar i to veker, seier distriktsjef Nils Magne Slinde.**

Geir Brekke

Han leiar Sogn distrikt med dei fleste fjellovergangane og mange rasfarlege vegar i låglandet. I ein periode frå 12. til 26. november har internettida vegvesen.no vore utan veg- og føremeldingar for vegnettet landet rundt.

– Vegmeldingane på nettet er

viktig både for dei eksterne vegbrukarane og for våre interne, operative tenester i Statens vegvesen, seier Slinde, etter veker med vintertilhøve på høgfjellsovergangane og fleire rasstengte vegar på Vestlandet. Det er nett slike tilhøve der rask og effektiv informasjon er sterkt etterspurt mellom trafikantane.

– Vi seier oss sjølvstøtt lei for at vegmeldingane på internettida vår har vore ute i to veker, seier assisterande vegdirektør Kjell Bjørvig til Vegen og vi. Sjølv om vegmeldingar på telefon 175 og NRK tekst-TV har vore tilgjengeleg heile tida, så er ikkje dette godt nok.

– Når to systemendringar skal innførast samstundes, nemleg vegloggen og vegvesen.no, så burde vi kanhende innført denne endringa på ei årstid med gunstige vertilhøve. Eg veit at mange gode medarbeidarar har jobba hardt både dag og natt med å få det heile på plass. Eg vil takke alle dei involverte for innsatsen, og for at det heile no er på plass, seier han.

**Skilting og tekst-TV:** Vegmeldingane på nett har vore ute av drift i to veker. (Arkivfoto: Kjell Wold)



## ELDRE BILFØRERE

### 65+ i Spania



**Fornøyd:** Ågot Jahre, Sigfrid Tønder og Astri Kajander er tre fornøyde trafikanter på kurs. (Foto: Jorun Sætre)

**Statens vegvesen er nå i gang med å tilby trafikkopplæringskurs til nordmenn som er bosatt deler av året eller permanent på Costa Blanca-kysten i Spania.**

Håkon Aurlien

Sist uke ble det holdt kurs i Den norske klubben i Alfaz del Pi. Dette er både motiverende og spennende. Vi er i startfasen, og har ikke tatt noen avgjørelse om dette blir et fast tilbud, sier Jorun Sætre. Hun er kommunikasjonsrådgiver i Statens vegvesen

Region sør og er med i ressursgruppen som arbeider med eldre bilførere, og har fått ansvaret for etableringen av oppfriskningskurset Bilfører 65+ i Spania.

#### Andre steder

Prosjektet startet etter at Statens vegvesen fikk forespørsler fra nordmenn som bor i Spania vinterstid og som dermed ikke har mulighet til å delta på "65+-kurs" i Norge. Nå er Vegvesenet i gang med å etablere kurs-tilbud i Alfaz del Pi og Torre Vieja.

– Vi vurderer også andre steder

på fastlandet og på Kanariøyene, sier Jorun Sætre.

Kurset er det samme som i Norge, med 12 timer teori og kjøring med instruktør. Atle Hesjedal fra Horten er instruktør på kursene, og han holder også samme type kurs i Vestfold.

#### Kjøremønster

– Trafikkreglene er stort sett like, men det er noen forskjeller særlig i kjøremønster, og kursene i Spania krever nok mer oppdatering både av regler og kjøreatferd, sier han. Men han opplever kurset som spennende og utfordrende, og vil gjerne fortsette

hvis Vegvesenet bestemmer seg for å etablere et fast kurstilbud.

Jorun Sætre har etablert et samarbeid med de norske klubbene og bruker deres kurslokaler.

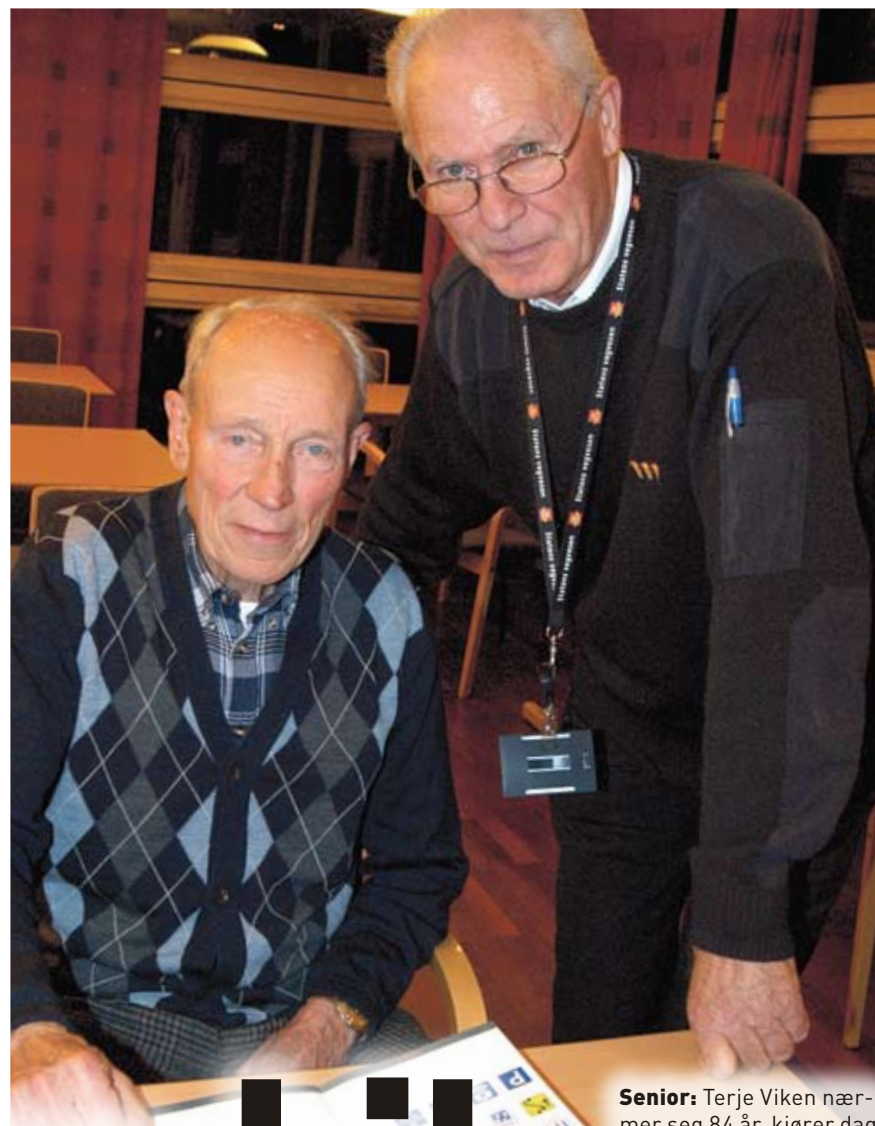
– De er godt kjent i miljøet, og folk vet hvor de holder til. Det er viktig med et godt nettverk her nede. I markedsføringen av kursene brukes Vikingposten og Spaniaposten, norske aviser som kommer ut her nede. I tillegg henges det opp plakater der folk ferdes, med blant andre Vidar Lønn-Arnesen fra Seniorsaken. Han har selv tatt kurset og er meget fornøyd med det, forteller Jorun Sætre.



**Kurskveld:** Kjell Aslak Øveraas har full oppmerksomhet når han møter en forsamling seniorbilister på Billingstad trafikkstasjon.



**Samarbeid:** Kjell Aslak Øveraas er også styremedlem i Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening som i 40 år har vært ledet av Per Øgland.



**Senior:** Terje Viken nærmer seg 84 år, kjører daglig bil, og sa seg veldig godt fornøyd med litt teoretisk oppfriskning i trafik-kunnskap fra Kjell Aslak Øveraas. (Alle foto: Håkon Aurlien)

# Frisker opp bilkjøringens kunst

**– Rundkjøringene er ikke så spesielle som mange av dere tror, sier Vegvesenets Kjell Aslak Øveraas til en forsamling seniorbilister.**

Håkon Aurlien

– Men skal dere håndtere dem greit, må farten ned, formaner han.

Kjell Aslak Øveraas er sensor ved Billingstad trafikkstasjon og leder på femte året et enkelt trafikkoppriskningskurs i et samarbeid mellom Vegvesenet og Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening. Målgruppen

er erfarne bilister, populært betegnet "50+".

Denne kvelden er gjennomsnittsalderen atskillig høyere. Eldstemann er 83 år og aktiv bilist. Et tjuetalls seniorer er påmeldt, og noen kommer til trafikkstasjonen i veldig god tid. Andre kommer sent og må gå desto tidligere for å rå med en travel pensjonisttid.

#### Senior

Ved starten ber Øveraas om innspill til temaer å snakke om. Snart har han en dagsorden som begynner med temaet rundkjøring, fortsetter med blinklys, fletting, vegoppmerking, nye skilt og ender med syklist og parkering.

– Rundkjøring er alltid første

tema. Det er noe mange aldri har hatt opplæring i og noe mange opplever som litt skremmende, sier Øveraas.

#### Kommunikasjon

Mange i salen tok sin opplæring i en tid der det var atskillig bedre plass på vegene. Noen forteller åpent at de føler seg presset av unge bilister som skal opp og fram, at de trives best på kjente veger og på tider av døgnet med lite trafikk.

– Det er viktig at dere er gode på å kommunisere i trafikken og fortelle andre trafikanter hva dere har tenkt å gjøre, sier Øveraas.

Mange ganger i løpet av kurskvelden gjentar han det som etter hvert framstår som et hovedbudskap. Farten må ned for at kjøringen skal gå

greit når trafikkforholdene blir mer kompliserte, for eksempel mot kryss.

– Bilkjøring er en sosial ferdighet. Mangler denne ferdigheten, og det ser vi at en del mangler spesielt i rushtidene, vil noen trafikanter få problemer. Det er viktig at dere ikke lar dere provosere til å gå på akkord med egne ferdigheter, understreker han.

#### Klargjør

Mange er usikre på betydningen av nyere skilt og hvilke rettigheter de gir. Øveraas skaper ettertanke ved å påpeke at skiltingen gir noen trafikanter større plikter enn andre, men at ingen har større rettigheter enn andre.

Mange detaljområder berøres, for eksempel betydningen av fletteskilt. Noen lurer på hvor mye hensyn de skal ta til syklist.

– Du skal ta så mye hensyn at du aldri risikerer å kjøre på dem. Forvent det uventede av syklist og barn, sier Øveraas.

#### Videre kurs

Kurskvelden avsluttes med en invitasjon til å gå videre med Vegvesenets landsomfattende "65+-kurs" opplegg, et mer omfattende kurs som også gir to timer kjøring med instruktør. Mange er skeptiske, fordi de er redd for at de kan miste sertifikatet. Men de blir beroliget. Sertifikatet har de helt til legen sier stopp.



**10 år med 65+**

Arbeidet med eldre bilførere ble tatt inn i St.meld. nr 37, Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, og er nå forankret i Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009.

Det nasjonale ansvaret for opplærings- og informasjonstiltak for eldre ble i 1999 lagt til en ressursgruppe i Statens vegvesen Region sør. Ressursgruppen koordinerer arbeidet på landsbasis og er rådgivende overfor Vegdirektoratet, regions- og distriktskontorene.

Etatens skal tilpasse informasjon, opplæring og trafikksystemet slik at eldre mennesker kan opprettholde sin bevegelsesfrihet som bilfører så lenge det er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Ved hvert distriktskontor er det en kontaktperson som er ansvarlig for arbeidet. I hver region er det en koordinator.

En referansegruppe som består av representanter for etater og organisasjoner gir råd til Statens vegvesen og bistår i arbeidet underveis.

**5000 eldre er kurset**

Om lag 5000 eldre trafikanter har hittil gjennomført Statens vegvesens "65+"-kurs, og erfaringene er svært positive. Kurset er lagt opp på deltakernes premisser, fokuserer på risikoforståelse, og er lagt opp med fire samlinger på dagtid. I tillegg får alle tilbud om å være med en instruktør på en kjøretur i trafikken, eventuelt å kjøre selv.

**Seminar om høyrisiko**

Eldre trafikanter, motorsyklister, unge mannlige sjåfører og ruspåvirkede sjåfører er høyrisikogrupper i vegtrafikken som er et satsingsområde i Statens vegvesens trafikksikkerhetsarbeid. 20. januar arrangerer Statens vegvesen et seminar om kommunikasjon med høyrisikogrupper i Vegdirektoratet. Vidar Lønn-Arnesen fra Seniorsaken representerer eldre bilførere i seminaret.



(Foto: Håkon Aurlien)

**Bekymret:** Fylkeslege Grete Bjørang i Vestfold er bekymret for trafikksikkerheten fordi svært mange personer svekket av alderdom eller sykdom fortsatt har bilsertifikatet i behold.

# Må bedre legerutinene

**Fylkeslege Grete Bjørang i Vestfold er bekymret for trafikksikkerheten etter å ha avdekket systemsvikt ved oppfølging av blant annet eldre bilførere.**

Håkon Aurlien

– Svært mange mennesker får beholde førerkortet, selv om de åpenbart ikke fyller helsekravene og dermed ikke har lov til å kjøre bil, sier fylkeslegen.

– Det kan ikke være en menneskerett å beholde et førerkort når helse eller ferdigheter endres. Nå må vi få tydeligere regler og klarere oppfølgingsrutiner slik at vi kan hindre kjø-

ring som kan sette både den enkelte og deres medtrafikanter i fare, sier hun.

**Rapport**

Denne uken får Statens vegvesen, Statens helsetilsyn og Helse- og sosialdepartementet oversendt en rapport etter at Helsetilsynet i høst undersøkte hvordan leger og sykehus i Vestfold praktiserer regelverket rundt førerkortkrav.

Flere titalls sykehuspasienter som på grunn av sykdom, medisinbruk eller alvorlig alderssvækkelse ikke burde hatt førerkort, viste seg å ha førerkortet i behold.

**Enighet**

– Da vi spurte sykehus og fastleger hvordan dette kunne henge sammen, fikk vi flere forklaringer, men alle leger vi var i kontakt med uttalte at de ikke gjør

denne delen av legejobben tilfredsstillende. Alle var også enige om at det ikke går an å ha det slik, sier fylkeslegen.

**Ansvar**

En gjennomgående forklaring var at behandlende lege håpet på at andre kunne ta ansvar for å gi melding om at pasienten ikke lenger tilfredsstilte helsekravene.

I tilfeller der legen hadde gitt en legeattest som kanskje ikke burde vært gitt, forklarte mange at de var redde for å opptre for strengt. Flere fortalte at pasienter hadde truet med å finne en "snillere" lege.

– Vi kjenner ikke konkret til slike leger, men temaet er kjent i legekretser, sier Bjørang.

**Tydeligere**

Fylkeslegen i Vestfold tror spesialiserte førerkortleger vil være

en dårlig løsning, fordi de ikke vil kjenne pasienten.

Hun mener løsningen heller må ligge i tydeligere regler og retningslinjer for den vurdering legene gjør når de skal avgjøre om en person er medisinsk skikket til å kjøre bil.

**Samarbeid**

– Men det å mestre en stadig mer komplisert trafikk er mer enn medisin. Derfor må vi sammen med trafikkfaglige miljøer utvikle nye testemetoder for å finne ut om en person oppfyller de observasjons- og reaksjonskrav som bør stilles til kjøring i dagens trafikk. Du skal være ganske våken for å mestre dagens trafikkmønster, sier hun.

– Og så må vi sammen bidra til samfunnsdebatt og forståelse for høye krav til de som skal kjøre bil, sier Grete Bjørang.

**FAKTA****Få ulykker – høy skaderisiko**

■ Bilførere over 65 år er en gruppe som har lave ulykkestall. Likevel har de større sjanse for å bli skadet når de kjører bil enn gjennomsnittsbilisten.

■ Det skyldes flere forhold. Blant annet tåler eldre fysiske påkjenninger dårligere enn yngre, og kan dermed bli lettere skadet i trafikken.

■ I tillegg svekkes viktige funksjoner som syn og oppmerksomhet jo eldre man blir, noe som kan føre til uhell og skader.

■ Imidlertid er mange bilister over 65 år klar over sine begrensninger og flinke til å tilpasse kjøringen i forhold til det.

■ Aldersgruppen 18 – 22 år har høyest risiko for å bli skadet eller drept i trafikken. Risikoen synker kraftig med alder, men øker når bilførerne blir 65 år og eldre. Det er særlig etter at bilføreren har passert 75 år at økningen er størst.

■ Det er klare forskjeller mellom menn og kvinner. Blant middelaldrende og eldre under 75 år har kvinner høyere risiko enn menn.

(Kilde: vegvesen.no/65pluss)

## AKTUELT

### Slutt på EU-kontroll

■ Det blir definitivt slutt på periodisk kontroll av kjøretøy ved Statens vegvesens trafikkstasjoner ved årets utgang. Etaten har sendt forslaget til forskrift om PPK eller EU-kontroll, til departementet, og man regner med at den nye forskriften vil gjelde fra 1. januar 2009. Det betyr at stasjonene ikke får ta imot bestillinger for slike kontroller etter årets utgang. Skulle

det likevel være tildelt timer i 2009 må Statens vegvesen ta kontakt med de aktuelle kundene for annullering av timene. Hvis mulig blir de istedet tildelt en time inneværende måned. Alternativt blir kunden bedt om å bruke privat bilverksted.

Trafikkstasjonenes andel av PPK-markedet har gått gradvis nedover de siste årene, i takt med at Statens vegvesen har prioritert annen kontrollvirksomhet for egne mannskaper.



[Arkivfoto: Geir Brekke]

### Vegpakke Salten Andre parsell i første fase av Vegpakke Salten er i gang.

Giselle Jensen

- Parsellen rv.80 Røvik-Strømsnes består av 2,2 km tunnel gjennom Røvik. To betongplatebruer 20 m og ny Valnesfjord bru er 104 m. Vi skal

også bygge 3 betongkulverter og ei gangbru i tre. I tillegg blir det arbeider ved jernbanen, fylkesveien og i Strømsnes sentrum, forteller prosjektleder Unni Gifstad. Leonhard Nilsen & sønner as har hovedentreprisen. Elvenes transport er underentreprenør på veg i dagen-arbeider. Reinertsen er underentreprenør på betong. Entreprenøren forventer å ha mellom 60-70 personer i arbeid på anlegget.



(Foto: Knut Opeide)

## Reviderer vinterkurs

- I tillegg til oppdatering av det faglige innholdet skal vi gå grundig gjennom opplegg og målgrupper for hele Vinterkurset, sier Øystein Larsen.

Inger Lise Sagmo

Han leder FoU-prosjektet Kompetanseutvikling drift og vedlikehold. Vinterkurset er blitt arrangert for entreprenører og byggherre hvert år siden 2003. Hensikten er å sikre at entreprenører på funksjonskontrakter har grunnleggende kompetanse om vinterdrift. Tema på kurset er blant annet vinterdriftsstandard og -policy, metoder og utstyr i vinterdriften, meteorologi, oppfølgingssystemer og høyfjells- og rasproblematikk.

### Kvalitetsplaner

- Den faglige oppdateringen av innholdet skal være klar til neste kurs, i august 2009, sier Øystein Larsen, og fortsetter:

- Vi skal samtidig vurdere om det er fornuftig å skille det kontraktmessige og det vinterfaglige innholdet. Blant annet må en del av informasjonen ut til entreprenørene tidligere på året i forbindelse med utarbeidelse av kvalitetsplaner. Men dette blir neppe aktuelt i 2009.

Vinterkurset blir en pilot i prosjektets arbeid med forbedring av opplæringen innen drift og vedlikehold. Roar Støtterud, Teknologivdelingen i Vegdirektoratet, leder revisjonsarbeidet.

# Risikoanalyserer tunnelene



Dårlig sikret: Skarvbergtunnelen i Finnmark har også vært truet med stenging på grunn av dårlig brannsikkerhet. (Foto: Giselle Jensen)

## Hundre tunneler i Nord-Norge skal risikovurderes før 2012. Studenter på Høgskolen i Tromsø skriver bacheloroppgave om subjektiv risiko.

Giselle Jensen

I 2012 foreligger listen over nødvendige tiltak for å forebygge ulykker og begrense konsekvensene av trafikkuhell i nordnorske tunneler. Nå analyserer Statens vegvesen tunnelene en etter en, sammen med politiet, brannvesenet og helsepersonell. Også en

del eksterne konsulenter er involvert i arbeidet.

### Landets verste tunnel

- I analysen bruker vi modeller der vi mater inn data om hvor ofte det har skjedd uhell i tunnelen og hvilke konsekvenser de erfaringsmessig har gitt, i tillegg til annen informasjon av ulike fagpersonene bidrar med. Det gir oss en mulighet til å vurdere risikoen i hver enkelt tunnel, forteller seksjonsleder Veronica Wiik i Midtre Troms. En av regionens tunneler, Pollfjell-tunnelen på rv. 868 i Lyngen, er allerede utpekt som landets verste. Tunnelen, som åpnet i 1983, er 3230 meter lang og går under Pollfjellet.

I Tromsø er tunnelsystemet på Tromsøya pålagt utredning, det betyr den nylig gjenåpnede Langnestunnelen, Sentrumstangen-

ten og Breivikatunnelen. Brannsjefen har dessuten pålagt Statens vegvesen å utbedre Kvalsundtunnelen.

### Kvalsundtunnelen

Tunnelen er en undersjøisk forbindelse mellom Ringvassøy og Kvaløya i Tromsø kommune. Den er isolert med ubeskyttet PE-skum og derfor registrert som et særskilt brannobjekt. Siden 2001 har det vært anmerket at det mangler nødvendig brannsikring av ubeskyttet PE-skum.

- Vegvesenet har dessverre ikke penger til den pålagte utbedringen. Nå skal vi risikoutrede tunnelen. Det er et kjent fenomen at folks opplevelse av utrygghet er større i tunneler, til tross for færre ulykker i tunnel enn ute på vegen, forklarer Wiik.

Fire studenter fra Høgskolen i Tromsø følger Vegvesenet tett i risikovurderingen.

### Studenter

De går på linjen for samfunnsikkerhet og miljø, og vil skrive sin bacheloroppgave i tilknytning til prosjektet. Pollfjell-tunnelen brukes som eksempel.

- Elevene gjennomfører en undersøkelse på subjektiv eller følt risiko ved å intervjuer folk fra Lyngen kommune. Deretter sammenligner de dataene med resultatet av risikoanalysen. På den måten finner de ut om opplysningene vi legger til grunn er gode nok, opplyser Gunn Schultz i Statens vegvesen som veileder studentene. En av elevene er allerede halvtidsansatt i etaten, tiltaket kan føre til etterlenget rekruttering.

## To nye E18-ledere

Statens vegvesen Region sør har tilsatt to nye ledere for E18-prosjektene i Vestfold, Steinar Aspen og Jørn Rinde (bildet). Rinde, som blir leder for E18 Vestfold sør, avslutter snart lederjobben på rv. 38-utbyggingen i Kragerø, Aspen som får ansvar for E18 Vestfold midt, har jobbet med blant annet Tønsbergpakken og andre planoppgaver i Vestfold.



(Foto: Kjell Wold)

## Saltskader på vegetasjon

Vegsaltet er den forurensningskilden som gir norsk vegetasjon de mest akutte skadene, sier førsteamanuensis Per Anker Pedersen ved Universitetet for miljø og biovitenskap. Han har utarbeidet to forskningsrapporter for Statens vegvesen og konstaterer at

saltet ikke bare kan gi synlige sviskader (bildet) tett innpå vegene og i saltspruten fra trafikken, men i noen tilfeller også gi saltskader i rotsystemet. I Stange i Hedmark er det funnet rotskader på trær opptil 100 meter fra E6. (Foto: Håkon Aurlien)



# Maktkamp om hageidyll

**Stridens eple:** Det er i denne smale passasjen midt mellom hageidyllen på Kvaløya myndighetene planla en miljøvennlig bussrute. (Foto: Giselle Jensen)

## Ressurssterkt og velorganisert nabolag på Kvaløya seiret over Statens vegvesen og får beholde hageidyllen i stedet for en nærstående busstrasé.

Giselle Jensen

Det til tross for at tomtene tilhører kommunen og er regulert til kollektivfelt. Kvaløya ligger ti minutters kjøretur fra Tromsø sentrum

og er et svært populært boligområde. Boligbyggingen har bremsset kraftig opp fordi kapasiteten på brua over til Tromsøya er sprengt. Striden oppstod da utbyggere fikk grønt lys for boligbygging på Strand, et større ledig areal på Kvaløya. De nye beboerne må ha et godt busstilbud og Vegvesenet mener den mest miljøvennlige løsningen er å videreføre dagens busstrasé i en rett linje midt i boligfeltet.

### Køproblemer

– Da unngår vi å øke trafikken på en belastet vegstrekning med kjøproblemer, og bussen blir lett

tilgjengelig for de fleste, sier distriktssjef Nils A. Johnsen. En annen fordel er at bussen unngår en bakke med så stor stigning at den ikke er i tråd med vegnormalene.

### Vanskelig rolle

Den omstridte tomta er en 200 meter lang parsell som er ment som en forlengelse av allerede eksisterende busstrasé. Tett inntil traseen ligger de 18 boligene som nå har lyktes i å stoppe miljøtiltaket på Kvaløya. Bussen må derfor kjøre to bratte bakker i en sløyfe rundt boligene.

– Vegvesenet har et sektoransvar som pådriver for miljø og kollektiv, men blir stoppet når vi ønsker å bygge ut kollektivnettet i boligområdene, sier distriktssjef Nils Arne Johnsen oppgitt. Han peker på at dette er første gang den nye pådriverrollen testes. De aktuelle tomtene aldri har vært privat eid og var regulert til kollektivtrafikk før husene ble bygget.

**Departementet avgjør**  
I mellomtiden har årene gått og beboerne har tatt i bruk kommunens tomt som en del av sine hager, der er redskapsboder, blomsterbed og prydbusker.

Maktkampen rundt kollektivtraaseen på Kvaløya kulminerte i Miljøverndepartementets avgjørelse om å ikke støtte Statens vegvesens ønske om å følge reguleringsplanen. Departementet skriver i sin avgjørelse at Vegvesenets løsning utvilsomt gir best løsning i forhold til målet om økt kollektivandel og dessuten innfrir vegnormalen. De støtter likevel ikke forslaget fordi eksisterende busstrasé allerede er brukt i 20 år og en ny trasé blir til stor ulempe for beboerne. Det betyr at bussen får to bratte bakker å håndtere når det nye feltet skal betjenes.

## Saltlake demper vegstøv

Tiltak mot vegstøv i høytrafikkerte tunneler og bygater viser at magnesiumklorid har god effekt kombinert med feiing noen ganger i løpet av vinteren.

Kjell Wold

Svevestøvnivået fra biltrafikken varierer mye over tid og er sterkt påvirket av trafikkvolum og meteorologi, men mest av hvor mange som bruker piggdekk. Forsøk med vasking og feiing gir ingen eller bare liten effekt, mens bruk av magnesiumsulfat viser en markert positiv effekt. Det viser resultater

av forsøk som er gjort i blant annet Strømsåstunnelen i Drammen de siste årene. Luftmålinger i E134-tunnelen i Drammen viser at bruken av magnesiumklorid gir en umiddelbar effekt og kan vare i flere dager. Forsøkene er gjort av Statens vegvesen og analysert av Norsk Regnesentral.

### 50-70 prosent mindre støv

– Dataene fra forsøkene i Drammen viser også at det er en klar sammenheng mellom luftforurensning, trafikkmengde og værforhold (meteorologi), sier Pål Rosland i Statens vegvesen.

Under forsøkene med bruk av magnesiumklorid i Strømsåstun-

nelen ble det saltet 43 ganger med forskjellige mengder salt. Hvert tiltak reduserte støvmengden med 70 prosent. To dager etter hvert tiltak var effekten sunket til 50 prosent. Tiltaket med bruk av magnesiumklorid brukes nå i de mest støvete vegtunnelene i Norge, men er fortsatt på et utprøvsstadium, understreker Rosland.

### Støvmåling i tunnel:

Hans Olav Lien i Statens vegvesen ved værstasjonen som har målt meteorologiske verdier i og utenfor Strømsåstunnelen. (Foto: Kjell Wold)



## REPORTASJE

## Veg -

■ Mange steder i Norge ønsker seg vegtunnel. Mange færre planlegger skitunnel. På Veggli fjell sier de ja takk begge deler.

## Kjell Wold

Om tre-fire år kan det resultere i verdens aller første kombinerte vegtunnel og skitunnel i fjell i ett og samme anlegg. Stedet er Killingskaret på toppen av Veggli fjell mellom Numedal og Tinn i Telemark.

Og den planlagte 2 kilometer lange vegtunnelen mellom Killingdalen i Veggli i Rollag kommune i Buskerud og idylliske Skirvedalen i Tinn kommune er tenkt brukt som vegtunnel om vinteren for å gjøre vegen mellom Veggli og Austbygdi til helårsveg. Om sommeren skal tunnelen brukes til skitunnel og treningsanlegg for langrenn og skiskyting. Da holdes fjellvegen over Killingskaret på 1110 meter åpen for vanlig biltrafikk som i dag.

– Vi synes vi har det ideelle prosjektet, sier en entusiastisk Rollag-ordfører Steinar Berthelsen, for øvrig far til skihopperen Sigurd Pettersen. Ordføreren ser på planene om en kombinert veg- og skitunnel som det ultimate miljø- og reiselivsprosjektet.

– Vi åpner opp den 37 kilometer lange fjellvegen mellom Veggli og Tinn til helårsveg samtidig som vi verner om villreinen i det sørøstligste hjørnet av Hardangervidda. Her kan dyr trekke fritt mellom Blefjell, Veggli fjell, Imingfjell og vidda. Mens nabokommuner i øvre Numedal og Telemark kan dra felles nytte av å utvikle området til et annerledes reise-mål for friluftsliv og rekreasjon.

Den kombinerte veg- og skitunnelen vil ikke belaste Vegvesenets inves-

teringsbudsjetter med en krone. Veggli fjellvegen er fylkesveg bare de første 4-6 kilometrene på hver side av fjellet. På Buskerudsiden er resten av vegen privat, mens den er kommunal på Telemarksiden.

– Vi bistår bare med rådgivning i planfasen, men det er et spennende prosjekt, sier seksjonsleder Tore Braaten i Statens vegvesen. Han deltok på en befaring til den finske skimetropolen Vuokatti nylig for å se på deres drift av en stor skitunnel. Men det er ikke et fjellanlegg.

Bak planene om ski- og vegtunnelen står det interkommunale selskapet Numedalsutvikling IKS ledet av Magne Pedersen med Dag Åsmund Bilstad i konsulentfirmaet Invida som prosjektleder.

– Skitunnelen er bare et av åtte konkrete prosjekter for å utvikle denne delen av Numedal og områdene mot Tinn til et nytt og litt annerledes reiselivs- og næringsutviklingsområde. Vi satser på et bredt spekter av tilbud og opplevelser der skitunnelen under Killingskaret bare er rosinen i pølsa, sier Pedersen. Han er glad for å ha samtlige 25 grunneiere på Veggli fjell i ryggen med denne satsingen.

Ski- og vegtunnelen er tenkt som en del av et større utendørsanlegg for vinterbruk når langrennsløperne er byttet ut med biler i skitunnelen. Om et drøyt år vet vi mer om det spesielle fjellanlegget vil se dagens lys. Da skal forprosjektet for kombi veg- og skitunnelen opp til politisk behandling i de to kommunene Rollag og Tinn. Finner de prislappen på prosjektet til omtrent 100 millioner kroner spiselig, kan verdens første kombinerte veg- og skitunnel kanskje stå ferdig en gang rundt 2011-2012.



**Spleiselag:** Mange deltar i ski- og vegtunnelprosjektet, blant annet f.v. grunneiere Harald Grønnvoll, varaordfører i Tinn Turid Opedal, Tore Braaten i Statens vegvesen, prosjektleder Dag Åsmund Bilstad, Magne Pedersen i Numedalsutvikling, ordfører i Rollag Steinar Berthelsen og grunneier og utbygger Øystein Skrindebakke. (Foto: Kjell Wold)

og





**Skitunnel i Finland:** Modell for veg og skitunnelen som planlegges på Veggli. (Foto: Tore Braaten)

# skitunnel



**Ski og vegtunnel:** Her starter tunnelen som blir to kilometer lang, sier prosjektleder Dag Åsmund Bilstad (Foto: Kjell Wold)

## UTBYGGING

**Fire vegalternativer**

■ ■ De såkalte konseptutredningen om nytt hovedvegssystem i Grenland vurderer fire mulige traséalternativer. Ett bygget på dagens vegnett med utbedringer, ett med vekt på kollektivtrafikk, ett som bygger på forslag fra Fjordnett Grenland og ett som tar opp Infrastrukturplanen for Grenland med et H-system av vegger.

**Bom på Haukeli**

■ ■ Fylkesutvalget i Hordaland sier ja til bompenger for å finansiere miljøtunneler på E134 over Haukelifjell mellom Odda og Vinje. Som prinsipp sier de likevel at stamveger som dette bør finansieres av staten. Samferdselsdepartementet kartlegger muligheten for bomfinansiering av to nye tunneler over Haukeli på henholdsvis 13,9 og 10,7 kilometer.

**Ønsker miljøtunnel**

■ ■ Kragerø ønsker en miljøtunnel i sentrum. Og spørsmål om muligheten for dette blir nå tatt opp i spørretimen på Stortinget. Det er Kragerøordfører Kåre Preben Hegland som har tatt initiativ til å få dette opp via sin partifelle og Høyres miljøtalsmann Peter S. Gitmark. Spørsmålet er nå sendt skriftlig til miljøminister Erik Solheim.

**Ny kollektivterminal**

■ ■ Ekspressbusselskapene er tilfreds med Statens vegvesens planer om en ny kollektivterminal på Skjelsvik i Porsgrunn nær E18. Stedet er valgt som nytt knutepunkt fordi metrolinjen til Telemark Kollektivtrafikk også passerer området. Terminalen åpner til sommeren. Den får seks bussholdeplasser og p-plass både for biler og sykler

**Økning i bomringen**

■ ■ Trafikken i bomringen i Tønsberg øker noe, men svinger veldig fra måned til måned sammenlignet med året før. Så langt i 2008 er trafikkøkningen på 2,8 prosent per tredje kvartal sammenlignet med samme periode i 2007. Per oktober 2008 har det i år i snitt passert 46.771 biler i døgnet i bomringen i Tønsberg.

**– En stor dag for Noreg**

– Dette er ein stor dag for Østfold, Austlandet og heile Noreg, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete ved feiringen av ferdig firefelts E6 gjennom Østfold sist uke.

Håkon Aurlien

Hans Majestet Kong Harald fikk den litt uvanlige oppgaven med å avfyre et fyrverkeri over E6 med samferdselsministeren og vegdirektør Terje Moe Gustavsen som marskalker. Det ble et spektakulært skue for både kongen selv, for innbudte gjester, skuelystne og trafikanter på en trafikkbelastet veg. Formen var også en markering av at E6 er blitt en sikrere veg. På 17 år er 86 mennesker omkommet på E6 gjennom Østfold, over halvparten i møteulykker.

**Firefelts veg**

– Firefelts veg på heile stamvegstrekinga frå Akershus grense til Riksgrensen er eit prosjekt som har kravd store ressursar, men som det har vore avgjerande å få på plass. Eg er ikkje alltid for å bygge breiast mogleg vegar, men eg er for å bygge dei på strekningar som dette, der trafikken er tett og firefelts veg er viktig for å tryggje kvardagen til trafikantane, sa statsråden. E6 prosjektet er forsert to ganger underveis og skulle opprinnelig vært ferdig i 2015. I tillegg er det fullført rundt 110 millioner billigere enn den økonomisk rammen på 4,66 milliarder kroner.



**Gledet seg:** HM Kong Harald, samferdselsminister Liv Signe Navarsete og vegdirektør Terje Moe Gustavsen gledet seg over et festfyrverkeri for en tryggere E6. (Fotos: Håkon Aurlien)

# Kyststamveg blir storprosjekt

**Statens vegvesen vurderer å setje i gang eit storprosjekt for utbygging av heile E39 Kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim.**

Geir Brekke

Prosjektet blir eit samarbeid mellom dei tre vegregionane sør, vest og midt. Regionane vil kvar for seg stå for utbygging av sine respektive strekningar.

– Vi har førebels inntrykk av at ideen er

**godt motteken i fylkeskommunane, seier regionvegsjef Olav Ellevset.**



– Vi har førebels inntrykk av at ideen er godt motteken i fylkeskommunane på strekinga som dette er lufta med, seier regionvegsjef Olav Ellevset.

Det blir teke kontakt med alle dei seks fylka med det første for å drøfte ideen, og sjå på kva grunnlag som skal leggast for arbeidet. I første omgang er det snakk om å lage eit framlegg til mandat for prosjektet, som seinare skal handsamast av Samferdsledepartementet.

**Motor for landet**

– Fylka som E39 Kyststamvegen går gjennom har 1,7 millionar innbyggjarar, og står for nærare 60 prosent av tradisjonell, landbasert transport. Den høge produktiviten langs kysten kan utnyttast betre med utbygging av kommunikasjonane. Med ein betre utbygd E39 vil landsdelen i endå sterkare grad kunne bli ein motor for landets økonomi, gjennom større arbeids- og buområde langs kysten, seier Ellevset.

Prosjektet er svar på utfordringane frå politisk hald om meir samanhengande utbygging og utbetring av vegnettet. Samstundes er spørsmålet om prosjektfansiering noko som kan gi grunnlag for å sjå lengre strekningar under eitt.

– Vi veit ikkje om dette kan bli



**Bykø:** Det er vanlig med kø på E39 gjennom Stavanger. (Foto: Geir Brekke)

eit prosjekt for heile Kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim eller til dømes Stavanger-Ålesund, seier Ellevset. Det vil vere avhengig av interessa frå fylkeskommunane.

**Effektmåling**

Eit grunnlag for arbeidet vil truleg vere ei evaluering av større gjennomførte samferdselsprosjekt, for å trekke ut kunnskap om effektar på næring og samfunn.

– Det kan vere aktuelt å sjå på både kortsiktige og langsiktige effektar av dei ferdige strekningane, seier regionvegsjefen, som viser til at Statens vegvesen og fylkeskommunane tidleg på 1990-talet hadde eit liknande prosjekt for Kyststamvegen.

**Nye delstrekningar**

– Det er stort behov for oppdatering av arbeidet frå den gongen, meiner regionvegsjefen i vest. Både Vestlandsrådet og næringslivet har

vore pådrivarar for vidare utbygging og opprusting av E39, seier Ellevset.

I Sogn og Fjordane har fem av kommunane langs E39 gått i lag om eit initiativ for å ruste opp E39 gjennom fylket.

Ordførar Jenny Følling (Sp) i Gaular leiar arbeidet, og seier at prosjektfansiering bør vere ein aktuell finansieringsmåte for utbetring av E39 mellom Lavik i Sogn og Anda i Nordfjord.



**Veg under bygging i 2008:** 8,2 kilometer ny firefelts E18 i Vestfold under bygging i år, åpner i juni 2009. (Foto: Kjell Wold)

# Kraftig redusert

**Den årlige veglengden under arbeid i Norge i dag er redusert til en tredel av det den var for 15 år siden.**

Kjell Wold

Det viser trendanalyser som årlig gjennomføres av Byggherreseksjonen på Utbyggingsavdelingen i Vegdirektoratet. Mens det i 1993 var over 1800 kilometer veg under arbeid i Norge, har dette sunket til 627 kilometer i 2008.

I årene 1994-1997 lå antall kilometer ny veg under arbeid på 1596

til 1351 kilometer i året.

I perioden 1998-2000 sank antall kilometer veg under arbeid fra 1036 til 676 kilometer.

Fra 2000 til 2008 har antall kilometer veg under bygging ligget på mellom 466 og 714 kilometer i året.

**50.000 per meter veg**

I 2008 er det beregnet at 627 kilometer ny veg er under anlegg. For neste år er det beregnet å være 617 kilometer veg under bygging. Det er bare en tredel av veglengden som var under arbeid for 15 år siden.

– Når vi samtidig vet at byggingen av nye tofelts vegger er blitt om lag fire ganger så dyrt i samme

periode, har det sammenheng med økende kompleksitet og krav til moderne vegger både under planlegging og bygging, sier leder for byggherreseksjonen i Statens vegvesen Vegdirektoratet, Eirik Øvstedal.

Beregnet løpemetertilpris for en normal tofelts veg i Norge i dag er på gjennomsnittlig 50.000 kroner per meter.

**Bedre kalkyler**

– Grovt sett kan vi for øvrig anta at når firedobling av meterprisene bare gir reduksjon av veglengde med en tredel, så kan en effektivisering av byggingen være hovedårsaken, sier Øvstedal. Dette framgår

også av NTNU-analysen som ble omtalt i nummer 16/08 av Vegen og Vi.

Mens økningen i sluttkostnader i forhold til opprinnelig overslag samlet på landsbasis for nye vegger var store i 1990-årene fram til tidlig på 2000-tallet og kunne variere fra 10 til opp mot 17 prosent, har de senere års fokus på kvalitet på kostnadsoverslag, kostnadskontroll og prosjektgjennomføring ført til at Statens vegvesen i dag ligger godt innenfor målet om pluss - minus 5 prosent i forhold til overslag.

– Siden 2004 og fram til i dag har vi holdt oss innenfor disse marginene. Ser vi på statistikken for avsluttede anlegg i 2007 har vi en

besparelse på 2 prosent, sier Øvstedal. Avvikene på enkeltprosjekter kan være betydelige, men samlet sett er altså resultatet svært bra.



Eirik Øvstedal. (Foto: Henriette Erken Busterud)

## Færre og større anlegg

**På de vel 100 veganleggene under arbeid med strekningsvis bevilgning i dag er gjennomsnittlig kostnadstørrelse om lag 480 millioner kroner per prosjekt.**

Kjell Wold

Utviklingen i gjennomsnittlig anleggstørrelse har vært jevnt stigende gjennom hele perioden.

– Det viser at det planlegges og bygges færre, men større og mer

kostbare veganlegg enn tidligere, sier Eirik Øvstedal i Statens vegvesen.

Det viser seg også i oversikten over antall veganlegg som var budsjettert per år for 15 år siden sammenlignet med i dag. Fra 1989 til fram mot midten av 1990-tallet var det budsjettert med bevilgning på 300-400 veganlegg i året. Fra 2000 og fram til i dag har dette sunket til litt over 100 veganlegg i året.

**Dyrest i byer**

Oversikten over kostnadsutviklingen på norske vegprosjekter de siste tiårene viser også at det er

mange ganger så dyrt å bygge veg i byer og tettbygde strøk som på landet. Mens gjennomsnittlig løpemetertilpris for ordinær tofelts veg er 50.000 kroner per meter på landsbasis, har nye vegprosjekter i for eksempel Akershus hatt en løpemetertilpris på 324.000 kroner per meter.

På grunn av det helt spesielle Bjørvikaprojektet topper Oslo denne statistikken med formidable 2,28 millioner kroner per meter veg, blant annet på grunn av den svært kostnadskrevede senketunnelen og for øvrig et svært kompleks anlegg.



**Ny rv. 306:** Ny tofelts veg i Horten er under bygging og åpner neste høst. (Foto: Kjell Wold)

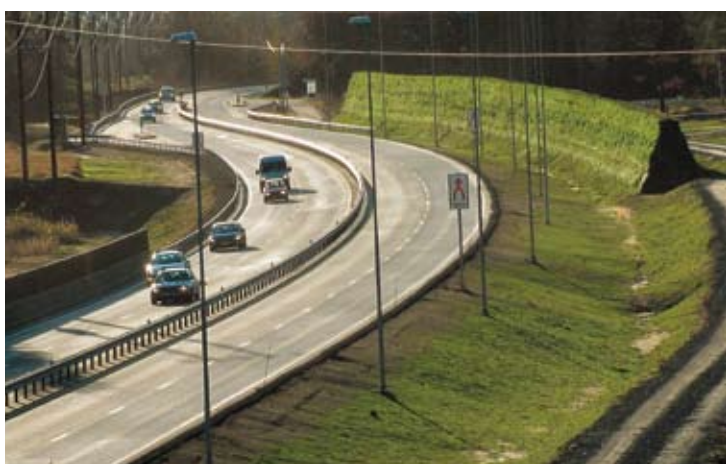
## LANDET RUNDT



### På glatta

**TROMSØ** ■ For å overbevise skeptikerne, arrangerer Statens vegvesen i Tromsø piggfridager på glattkjøringsbanen. I år stilte arrangørene en rekke identiske biler til publikums disposisjon,

noen med piggdekk andre med piggfritt. Dermed var det duket for den store testen, er det egentlig nødvendig med piggdekk på is? (Foto: Britt Cristine Mathisen)



### Tryggere E39 i Søgne

**SØGNE** ■ Endelig er midtrekkverk på plass langs den tidligere ulykkesstrekningen på E39 i Søgne i Vest-Agder. Mellom Størenes og Klepland er det bygd om lag 2 kilometer med midtrekkverk, mens vegen på en snau kilo-

meters strekning er utvidet til tre felt i vestgående retning. TT Anlegg AS har vært hovedentreprenør for prosjektet, mens Martin Folkestad i Statens vegvesen har vært byggeleder. (Foto: Martin Folkestad)



### God dekking

**JØLSTER** ■ Det var god dekking i dobbel forstand då Statens vegvesen om Mika markerte gjennomslaget i den 2660 meter lange Støylsnestunnelen i Sogn og Fjordane sist veke. Ordførar Gerd

Dvergsdal i Jølster fekk tenne slutt-salven og prosjektleiar Odd Erik Haugen sa seg godt nøgd med tunneldrivinga. Her blir dei intervjuva i lag. (Foto: Julie Engelen Bjørlien)



### Hovedplan for sykkel

**SANDEFJORD** ■ Sykkelbyen Sandefjord nådde en ny milepæl i november, da Hovedplanen for sykkel ble presentert. To av hoved-

aktørene i det arbeidet er Lars Olav Farstad t.v. i Statens vegvesen og prosjektleder for Sykkelbyen Sandefjord Ole Jacob Hansen (bildet).

Planen omfatter åtte ulike sykkelruter ut fra sentrum og tre ruter på tvers av bykjernen. (Foto: Kjell Wold)

### Asfaltfeiring

**LOFOTEN** ■ Høytidlig markering av noen kilometer nylagt asfalt tilhører vel ikke hverdagen. Men i Lofoten ble det en liten høytidsstund da fylkesråd Jon Tørseth og varaordfører Terje Wiik fikk hjelp av smårollingene Kirsti Børresen og Christoffer Walle da de skulle klippe båndet til 17 kilometer med flunkende ny asfalt. (Foto: Berit Tora Sand)







## God framdrift på rv. 662 Haukabøen

**HAUKABØEN** ■ Arbeidet med ny riksveg 662 forbi Haukabøen har nå pågått i vel ett år. Aktiviteten på anlegget har hele tida vært stor, og framdrifta går som planlagt. I tunnelene utføres det blant annet vann- og frostsikringsarbeid. Bygginga av de fire portalene er i full

gang, og to er så godt som ferdige. Arbeidet med å bygge Øvre Haukabøbrua startet nå i november og den skal være ferdig i mars. – Ja, her kan vi si det aller meste går på "skinner". Og vi er sterke i troen på at vi kan sette trafikk på en flott, trafiksikker og godt fram-

kommelig nyveg forbi Haukabøen til sommeren. Beboerne på Haukabøen får dermed en fredelig sommer uten masse biler og tungtrafikk rundt hushjørnene sine, forteller prosjektleder Halgeir Brudeseth fornøyd. (Foto: Reidun Øverland)



## Jubileumsutstilling

**TRONDHEIM** ■ I forbindelse med markeringen av 50-årsjubileet for Mellomriksvegen Trondheim-Østersund ble det samlet inn omtrent 250 bilder fra

anleggstiden. Noen av disse er nå stilt ut i Statens hus i Trondheim. Utstillingen vil bli vist på Steinkjer over nyttår. (Foto: Tove Eivindsen)



## Hus i hamn

**KVANNDAL** ■ Den som ventar på noko godt kan venta ein stund, må vera mottoet for det nye servicebygget som turistvegprosjektet i Statens vegvesen kunne opna offisielt sist veke. Arkitekt Tordis

Hoem har teikna huset, her i lag med delprosjektleiar Bjørn Andresen og Granvin-ordførar Jan Ivar Rødland (Ap), som fekk klyppa snora. (Foto: Geir Brekke)



## Skulder ved skulder

**SVINESUND** ■ Gamle Svinesundsbrua har vært gjennom en omfattende rehabilitering av brudekket, nytt rekkverk og ny belysning. Jobben har vært gjort skulder til skulder og med deling av utgiftene, ganske annerledes enn under byggingen fra 1939 til 1946 da sven-skene betalte 90 prosent mot å få steinen levert fra hardt prøvet svensk stenhuggerindustri. Da den svenske regionvegsjefen Håkan Wennerström nylig gjenåpnet brua

sammen med strategi- og utbyggingssjef Per Morten Lund i Statens vegvesen Region øst, ble samarbeidet ytterligere markert ved at de sto skulder til skulder på Vegvesenets 1963 modell veteran-lastebil. I alle år har svenske myndigheter hatt driftsansvaret for grensebrua, men også mens de hadde venstrekjøring ble brua trafikkert med høyrekjøring og brøyting måtte skje med norsk utstyr. (Foto: Håkon Aurlien)



## Julestemning på vegmuseet!

**HUNDERFOSSEN** ■ Over 4000 besøkende var innom vegmuseets førjulsdag forrige søndag. Museet kunne friste med Gråtass juleforestilling, stemningsfulle opplevelser og et hyggelig julemarked. Gråtassforestillingen (bildet) var fylt med både morsomheter og god julestemning, samt mange feiende flotte julesanger. På markedsplassen var det hele dagen yrende markedsstemning med salg av både fristende hjemmelagde matvarer og andre flotte produkter. På Engerodden skysstasjon kunne små barnehender lage perlebrett, julekort og julekurver. (Foto: Beverly Ann Stadum)

## REPORTASJE

**Ny adm.sjef i sør**

■ ■ Siviløkonom Else-Gunn Øvrebø (49) har takket ja til stillingen som ny administrasjonssjef i Statens vegvesen Region sør. Hun har en tid vært konstituert i samme stilling. Øvrebø fikk jobben i konkurranse med 32 søkere. Hun begynte som seksjonsleder på økonomi i Statens vegvesen i 2006 da hun kom fra Aust-Agder fylkeskommune. (Foto: Inger Sigrindnes)

**Ny utbyggingssjef**

■ ■ Det har meldt seg 13 søkere til å overta stillingen som utbyggingssjef i Statens vegvesen Region sør etter Finn Ole Jørgensen, som er blitt ny distriktssjef i Statens vegvesen Aust-Agder. Av søkerne er 11 menn og to kvinner. Blant interne søkere er: Harald Tobiasen (52), Oddvar Kaarmo (40), Yngve Vikeland (49), Stein Roger Nilssen (38), Olav Lahus (49) og eks-SVV-er Olav Olsbu.

**Erfaringsoverføring**

■ ■ Norconsult er engasjert i et fireårig prosjekt i Statens vegvesen om erfaringsoverføring på drift og vedlikehold. Etatsprosjektet "Kompetanseutvikling drift og vedlikehold" startet i 2007. Målet er å bedre fagkompetanse og status innen faget. Norconsult er rådgivere, prosjektet er inndelt i fire delprosjekter: Synliggjøring, opplæring, spesialisering og FOU og erfaringsoverføring.

**Vinter-informasjon**

■ ■ Statens vegvesen går i disse dager ut med informasjonsbrosjyre til husstandene om vinterdrifta. I Region midt har ein lagt opp til fylkesvis inndeling av informasjonen. Brosjyra for Møre og Romsdal har dessutan vore distribuert via nettsidene til NRK i fylket. Det blir ma. informert om vinterstrategien til etaten. (Arkivfoto: Knut Opeide)

**Usikker utsmykking**

■ ■ Utsmykking av to luftetårn for Bjørvikatunnelen i Oslo vil skje om det blir innsparinger ellers i prosjektet. En utsmykkingskonkurranse ble gjennomført og Vegvesenet satte av en million kroner til gjennomføring, forutsatt bidrag fra andre, men de er ikke kommet. Lyssettingen er beregnet å koste en halv million kroner i årlig vedlikehold.

# "Speaking Club"

**I Vegdirektoratet er det satt i gang en "speaking club" der ansatte kan øve seg på å holde foredrag – på engelsk.**

Henriette Erken Busterud

Tolv av Statens vegvesens to hundre ansatte, som i mer og mindre grad jobber internasjonalt, har nå meldt seg på etatens første "speaking club". De møtes til en times trening to ganger i måneden

**Må fenge publikum**

– Hensikten er at deltagerne skal bli trygge på å snakke til forsamlinger. Hvis de som har dette som oppgave ikke behersker dette, og folk ikke får med seg hva som blir sagt, så blir det jo meningsløst, sier kursleder Carl Christian Gabrielsen.

– Retorikk har vært et fag siden antikken, men i dag er det bare skuespillere og politikere som behersker det. Du må både ha god struktur, stemmebruk og kroppsspråk for å holde på publikum, noe vi fokuserer på. Engelskkunnskaper er aldri noe problem, vi har mest å hente på struktur, kroppsspråk og stemmebruk, sier Gabrielsen.

**Opplegg**

Alle har hver sin rolle på møtet, slik at alle får snakket. Både forberedt og uforberedt, improvisasjon er en viktig del av opplegget. For eksempel er en møteleder, en evaluerer og en presenterer dagens ord som alle bør bruke i løpet av møtet.

– Deltagerne skal øke ferdighetene over tid. Første skritt er å bli trygg på å bruke det en kan, og



**God øvelse:** Lars-Erik Kjellesvig holder en improvisert tale. Til venstre klubbleder Carl Christian Gabrielsen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

dette er en fin treningsarena. Så er det opp til deltagerne å jobbe med oppgaver mellom møtene, sier Gabrielsen og oppfordrer ansatte i andre regioner til å ta kontakt dersom de ønsker å starte en egen klubb.

**Nyttig**

– Bare det å ha mulighet til å møtes annen hver uke for å få briefet engelsken er nyttig. En time har man tid til. Hadde det vært lengre

hadde det kanskje blitt vanskelig å prioritere, sier jurist Ingrid Heggebø Lutnæs, som av og til deltar i møter i EU-kommisjonen.

– Konseptet virker veldig bra. Jeg har forventninger til at vi blir flinkere og tryggere til å snakke, og at vi etter hvert vil gi hverandre gode og konkrete tilbakemeldinger. Dessuten får vi en fin øvelse i presentasjon, noe som er viktig å kunne uansett språk, sier Lutnæs.

Også jurist Lars-Erik Kjellesvig som jobber med periodisk kjøretøykontroll og tilsyn med verksteder er fornøyd.

– Jeg synes det er spennende og utfordrende, både i forhold til språket, men kanskje aller mest i forhold til å snakke til andre. Opplegget virker lovende, og oppgavene vi får bygger på hverandre med fokus på alt fra struktur til kroppsspråk. Jeg vil absolutt anbefale andre å delta, sier Kjellesvig.

## 50.000 kroner for en god idé

**Johannes Jensen i Statens vegvesen ble nylig 50.000 kroner rikere for sin smarte idé om nedlasting av kart fra Statens kartverk.**

Inger Sigrindnes

Telemarkingen fikk overrakt sjekken og en fin blomsterbukett på kantina på distriktskontoret Skien fra kollegene Kjell Solheim og Knut Hagelia i etatens lokale idéforum. Jensen jobber på Geodata i Veg- og trafikkavdelingen, og husker godt tiden da han fikk tilsendt disketter i poste fra Statens kartverk.

**Petter Smart**

– Det var litt av en sjau, forteller han. Men da Kartverket begynte å sende oppdaterte kart elektronisk, ble hverdagen mye enklere for den lokale Petter Smart.

I dag legger Kartverket ut nye oppdateringer på en server og Johannes' premierte idé er et system som nærmest automatisk hen-



**Smarte kart:** Glad prisvinner Johannes Jensen i Statens vegvesen. (Foto: Inger Sigrindnes)

ter data fra denne serveren, lagrer det hos Statens vegvesen og gjør det samtidig tilgjengelig for alle. I juryens begrunnelse heter det blant annet at prisvinneren har programmert rutiner for å laste ned

kartdata og spre og tilrettelegge dataene på sju ulike distriktsservere i Region sør.

Fordelene med dette opplegget betyr en enorm arbeidsbesparelse for Geodataseksjonen og skal også

tas i bruk i de andre vegvesenregionene. I tillegg vil også andre statsetater og fylkesdekkende etater kunne dra stor nytte av innsatsen og ideene til prisvinner Johannes Jensen.



**Måler friksjon:** Sist vinter ble det kjørt nærmere 200 turer opp og ned Romsdalen med friksjonsmålebilen. (Foto: Reidun Øverland)

# Tester sidefriksjonen

**I vinter skal det måles sidefriksjon på E136 mellom Dombås og Sjøholt. Til tross for at sidefriksjon er testet ut mange steder i verden, er mye løst kun teoretisk.**

Reidun Øverland

Nå stilles "forsøkslaboratoriet" i Romsdalen til disposisjon for prosjektet, i nært samarbeid med Klima og Transports delprosjekt 6, Konsekvenser for vinterdrift.

Vinterfriksjon og sikring av godt veggrep er to viktige faktorer i dette delprosjektet.

#### Økt kunnskap

– Når vi - og de fleste andre - tester friksjon, skjer dette som oftest på en rett strekning, og friksjonen er som regel knyttet opp mot bremselengder.

Det vi derimot i vinter ønsker å finne ut, er hvor mye veggrep vi har igjen når vi kjører i kurver, altså hvor mye av friksjonen brukes for å motvirke sidekreftene. Dersom all friksjon brukes sidevegs, er det ikke noe igjen til nedbremsing, sier seksjonsleder Ivar Hol og byggeleder Per Brandli i Statens vegvesen.

De forklarer videre at økt kunnskap om hvordan sidekrefter påvirker kjøreegenskapene er viktig for trafikantene, men også for dimensjonering og bygging av vegger og krav til driftstiltak.

#### Bedre vedlikehold

Utfordringen er at trafikantene ikke alltid tilpasser seg forholdene på vinterføre, og at de dermed ikke lenger har den nødvendige sikkerhetsmarginen i kurver. Dette kan kanskje motvirkes ved hjelp av å skjerpe kravet til tiltak og med forsterket vintervedlikehold.

Foranledningen til FoU-prosjektet var at både vegdirektør og samferdselsminister ble meldt til politiet for dårlig brøyting på

strekningen for noen sesonger siden.

Vinteren 2006-2007 startet Statens vegvesen arbeidet med å se på nye metoder for å forbedre vintervedlikeholdet mellom Bjorli og Sjøholt på, blant annet med å måle friksjonen på strekningen.

#### Samarbeidsprosjekt

Prosjektet er et samarbeid mellom mange aktører, SINTEF, Statens vegvesen, Kolo Veidekke som er entreprenør for kontrakten, utviklere og produsenter av friksjonsmåleutstyr.

I tillegg er det også et godt samarbeid med Norsk Lastebileier Forbund (NLF), der man ser på sammenhengen mellom opplevd

standard for trafikantene (samarbeid NLF), reell standard (resultat fra målebilen) og når vi setter inn tiltak. Skjer dette til riktig tid, blir det utført riktig og er det riktig tiltak.

#### Utvidet

– Prosjektet ble sist vinter utvidet til Dombås, og vi har oppnådd mange flere fordeler med det. Strekningen går inn i en annen region, med et annet klima og en annen entreprenør, som har en annen oppgjørform. Og nå håper vi altså på at måling av sidefriksjon kan si oss enda mer om hvor vi skal sette inn innsatsen framover, avslutter Ivar Hol og Per Brandli.

## Gneis og raude granatar

**Sju utvalde kampesteinar frå Finnfast-prosjektet utgjør no ei lita geologisk utstilling på plassen framfor rådhuset på Finnøy i Rogaland.**

Geir Brekke

Statens vegvesen har teke vare på ulike steinslag frå drivinga av Finnøytunnelen og armen til Talgje. Kontrollingeniør Marielle Øyvik i Statens vegvesen har laga eit notat til kommunen med fagleg forklaring på funna frå masseuttaket i fjellet under fjorden.

Trafikken til og frå Finnøy vil ha auka rikeleg når Finnøytunnelen står klar i oktober 2009. Ein ny attraksjon i form av steinsamlinga

blir dermed lettare tilgjengeleg for interesserte.

Her kan du mellom anna studera pegmatitt frå Talgje, som har raude granatar, lysegrønt glimmer og radiaktiv halo.

#### 196 meter under havet

Men elles er det mykje gneis som pregar fjellkvaliteten, i ulike variantar. Gneisen inneheld skiftande mengder med kvarts, feltspat, biotitt og amfibol, ifølgje utgreiinga frå Statens vegvesen.

Steinen som er plukka fram frå det djupaste punktet i tunnelen, 196 meter under havet, er granitisk gneis. Frå Ladsteinstuffen på Finnøy er det vist ein foldet gneis, mens det frå motsett side, Hana-sand-stuffen frå Rennesøy, er henta ein augegneis. Dei rosa augene på denne steinen er kalifeltspat.



**Geologi-park:** Tilsaman sju ulike steinslag er samla framfor rådhuset i Finnøy. (Foto: Marielle Øyvik)



Statens vegvesen

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

## Ledige stillinger

### REGION ØST Planlegger,

Hamar  
Stillingsnr. 1-147-08  
Søknadsfrist 5.12

### Saksbehandling innen forvaltning,

Hamar  
Stillingsnr. 1-148-08  
Søknadsfrist 5.12

### Assisterende byggeleder veg,

Sand  
Stillingsnr. 1-158-08  
Søknadsfrist 5.12

### Grunnerverver/jurist,

Oslo og Hamar  
Stillingsnr. 1-159-08  
Søknadsfrist 5.12

### Kundebehandler,

Jessheim  
Stillingsnr. 1-156-08  
Søknadsfrist 14.12

### Laborariemedarbeider,

Oslo  
Stillingsnr. 1-160-08  
Søknadsfrist 17.12

### REGION SØR Saksbehandler Plan- og forvaltning,

Arendal  
Stillingsnr. 2-061-08  
Søknadsfrist 12.12

### REGION VEST Medarbeidar innan køretøyområdet,

Stavanger  
Stillingsnr. 3-045-08  
Søknadsfrist 8.12

### Byggjeleiar for investeringsprosjekt,

Haugesund  
Stillingsnr. 3-055-08  
Søknadsfrist 12.12

### Byggjeleiar,

Odda  
Stillingsnr. 3-057-08  
Søknadsfrist 15,12

### Ingeniør/rådgivar til tilsynsseksjonen,

Stavanger  
Stillingsnr. 3-056-08  
Søknadsfrist 18.12

### REGION MIDT

#### Trafikk-, areal- og vegplanlegger

Molde  
Stillingsnr. 4-077-08  
Søknadsfrist 5.12

#### Byggeleder Nordre avlastningsveg,

Trondheim  
Stillingsnr. 4-082-08  
Søknadsfrist 7.12

#### HMS/KS- koordinator Nordre avlastningsveg,

Trondheim  
Stillingsnr. 4-083-08  
Søknadsfrist 7.12

#### HMS/KS- koordinator,

Krifast (Gjemnes/Tingvoll)  
Stillingsnr. 4-085-08  
Søknadsfrist 7.12

#### Konsulent- Ressursjefens stab,

Molde  
Stillingsnr. 4-086-08  
Søknadsfrist 7.12

#### Førerprøvesensor,

Molde  
Stillingsnr. 4-087-08  
Søknadsfrist 7.12

#### Økonomikonsulent,

Molde  
Stillingsnr. 4-088-08  
Søknadsfrist 7.12

### REGION NORD

#### Kundebehandler,

Brønnøysund  
Søknadsfrist 5.12

#### Inspektør/avdelingsingeniør,

Mosjøen  
Søknadsfrist 5.12

### VEGDIREKTORATET

#### Rådgivere - Strategi- og øko- nomistaben (vikariat og fast stilling),

Oslo  
Søknadsfrist 8.12

#### Stabsleder for Teknologiavdelingen,

Oslo  
Søknadsfrist 8.12

#### Organisasjonsutvikling,

Oslo  
Søknadsfrist 8.12

#### Har du lyst til å jobbe med sikkerhet, beredskap og krisehåndtering?

Oslo  
Søknadsfrist 8.12

#### Har du lyst til å jobbe med Geografiske Informasjonssystemer (GIS)?

Oslo  
Søknadsfrist 8.12

#### Medarbeider til Systemseksjon, Nasjonal Vegdatabank

Oslo  
Søknadsfrist 8.12

### 40.000 for god idé

■ ■ Erik Sloreby (bildet), som jobber i seksjon for veg og geoteknikk i Statens vegvesen Region øst, har fått 40.000 kroner i premie fra Vegvesenets forslagsordning for en ny metode for bygging av jordvoller som er spesielt egnet ved vegarbeid inn mot eldre bebyggelse. Metoden går ut på å legge et lag murstein i front av jordarmingen og så mykere masser mellom dette og bygget og dermed redusere horisontalkraften mot bygget. (Foto: Håkon Aurlien)



### Ny styreleder

■ ■ Tore Hoven (bildet) er valgt som styreleder for Næringslivsringen. Han er til daglig utviklingssjef ved Vegdirektoratets teknologiavdeling i Trondheim. Næringslivsringen er et samarbeidsforum mellom Studieprogram bygg- og miljøteknikk ved NTNU, Fakultet for ingeniørvitenskap og teknologi- og byggnæringen. Formålet er å bidra til å utvikle bygg- miljøteknikkstudiet og sørge for et innhold i samsvarende med næringslivets behov. Ringen skal også bidra til at flere og bedre kvalifiserte studenter rekrutteres til studiet, noe de har lykkes med. Den ble opprettet i 1999. (Foto: Henriette Erken Busterud)

### Fjesetbakkene historie

■ ■ – Det er få dager visjonen vår passer bedre enn i dag. På slike dager gjør vi samfunnet lettere for trafikanterne og lokalbefolkningen, sa regionvegsjef Berit Brendskag Lied til samarbeidspartnere og Mesta da 1800 meter ny riksveg ble offisielt åpnet i Sør-Trøndelag 1. desember. Rv. 30 Fjesetbakkene i Midtre Gauldal kommune har vært en problematisk og ulykkesbelastet strekning, spesielt i vintersesongen.

Fylkesordfører Tore O. Sandvik (Ap) kuttet snora på den 220 meter lange Fjesetbrua som krysser lakselva Gaula.

– Dette er resultatet av 20 års politisk kamp, sa han. Trafikksikkerhet var også fokus i regionvegsjefens tale:

– Vegvesenet er stolt over å overlevere et så flott anlegg til trafikanterne. Men vi ber om at gevinsten ikke blir tatt ut i større fart, bad Brendskag Lied. (Foto: Tove Eivindsen)



# Vegen og vi og vegsalting

■ Salt kan ødelegge "alt", miljø, klima, bruer, betongelement og biler. Adresseavisen hadde mandag 17. november en reportasje om veisaltning, hvor "ekspert" Torgeir Vaa ved SINTEF uttalte seg om veisaltning. Likeså Statens Vegvesen sine "eksperter" i Vegen og Vi, nummer 18/08.

■ Uttalelser som tyder på et fravær fra realitetene som bilister og folk flest opplever, f. eks. hvilke konsekvenser veisaltningen har på miljø, mennesker og dyr. Her nevnes ikke en viktig faktor; veisaltet er tilsatt ferrocyanid som anti-klumpemiddel, som er kreftfremkallende og som lett tas opp i kroppen til mennesker og dyr. Det nevnes heller ikke at i Nord-Sverige har man i tiår brukt vannbasert sandstrøing på vinterveiene; vanlig strøsand i en trommel med kokende vann, som "brenner" seg ned i vinterveien og som dermed ikke blåser av veien. Dette var bare to eksempler på bivirkninger fra vegsaltingen; både for trafikksikkerheten, miljøet, mennesker og dyr kan det ramses opp flere eksempler på alvorlige bivirkninger fra vegsaltingen.

■ Vegen og Vi sine "eksperter", samt Torgeir Vaa, kan heller ikke være mye ute i trafikken, når man vet og har observert, at det saltes både på tørr vei og i tørre tunneler. Uttalelsene fra disse "eksperterne" avslører en arrogant holdning til andre personer som har et mer balansert og nyansert forhold til vegsaltingen. Det som hadde vært ønskelig, var at alle involverte i konseptet vegsalting kunne diskutert på et saklig nivå, delt sine tanker og funnet vettuge løsninger.

■ Virkeligheten er dessverre en annen; når f. eks. interesseorganisasjonen "stopp vegsaltingen" fremmer tanker og ideer omkring vegsaltingen, så setter "eksperterne" seg på sin høye hest og avviser enhver form for dialog. Dens slags oppførsel er ikke et demokrati verdig, da man i slike disputer sjelden finner løsninger som er frukt-bare.

■ Media bruker ofte "eksperter" med titler som sannhetsvitner, og blir ting sagt ofte nok, blir det ofte en "sannhet". Heldigvis ser flere og flere det som Vegen og Vi sine "eksperter" og seniorforsker Torgeir

Vaa ikke ser; salt er et destruktivt stoff, at bruk av veisalt må minimaliseres, slik at miljø, mennesker, dyr og biler ikke tar skade av det. Et tankekors; saltgehalten i sjøvann er

på ca. 3,5 %, mens saltgehalten i veisalt er på ca. 35 % eller ca. 97 %, hvis man bruker tilnærmet rent salt, noe til ettertanke.

Harald Berg  
Bystyrerepr/ samferdselspolitisk  
talsmann for Trondheim FrP



Salting: Salt er viktig for trafikksikkerheten, men gir også miljøproblemer. (Foto: Håkon Aurlien)

## Meir pengar og meir for pengane

■ De fleste som leser Vegen og vi veit at vegar vert bygd for pengar, ikkje prosentar. Det veit nok Leif Kåre Spartveit også, og eg mistenker at han har forelska seg litt i sin eigen retorikk når han svingar seg opp i store høgder i Vegen og vi nr. 18/08.

■ Samferdselsbudsjettet blir 3,2 milliardar kroner høgare i 2009 enn i 2008. Noko av dette er sjølvstekt prisvekst, men meir pengar blir det, uansett kva finurlege samanlikningar Spartveit finn på.

■ Spartveit er engasjert i samferdsel, og det er vi i Arbeidarpartiet og. Det har vi da også vist i budsjetta våre. Jens Stoltenberg sa i september at neste NTP vil innehalde ein auke på fleire titals milliardar. Og medan vi har venta på NTP, har Jens og Liv Signe innfridd resten av dagens NTP og vel så det. Målt i pengar. Likevel er ikkje alle prosjekta starta, mest på grunn av prisauke. Og her veit eg at mange av Vegvesenet sine tilsette gjer ein solid jobb for å få ned prisane, mellom anna med å

setje saman anbod på ein smartast mogleg måte. Og no vil kanskje også konjunkturane hjelpe oss til å få meir for pengane. Det vil glede oss i Arbeidarpartiet og mange i Vegvesenet, og kanskje også Leif Kåre Spartveit.

Truls Wickholm  
Storingsrepresentant for Arbeidarpartiet



## Eg, ein kø-snikar?

■ Nei, så absolutt ikke. Jeg holder min plass i køen der spillet går på liv og død, nemlig i trafikken. Men er jeg likevel en kø-sniker sett fra min arbeidsgivers ståsted? Store plakater møtte meg på vei inn på kontoret en morgen der jeg ifølge innholdet må forsvare min opptreden i forhold til bruk av IT-folka er akseptabel. Jo, jeg spør sakens ansatte på IT-avdelingen om hjelp. Noen ganger via telefon, oftere ved at jeg går innom IT. I sum kanskje 4-5 ganger i året?

■ Jeg vet ikke når jeg ble en sniker. I det herrens år 1995 (da jeg ble ansatt i Statens vegvesen) tror jeg ikke det ble definert på samme måte, så dette har nok sneket seg inn etter hvert. Men jeg må nok kripe til korset og innrømme at det er godt for meg å få snakke om det direkte med en ansatt på IT, ansikt til ansikt, men om jeg blir en snik av den grunn er jeg mer usikker på.

■ Jeg stormer selvsagt ikke inn og forlanger hjelp prompte - men antyder problemstillingen og får hjelp når det passer den jeg ber. Kanskje jeg kommer etter i køen i forhold til om jeg hadde meldt det inn på "lovlig vis"? Kanskje en som melder riktig sniker seg foran meg tidsmessig? Det vil jeg kunne leve med -

tenk bare så godt det føles å slippe en person med noen få varer i korga fram i kassakøen når du sjøl har fylt korga til randen av varer som depotet hjemme er i ferd med å gå tomt av?

■ For å gjøre komme til poenget - plakatkampanjen ser jeg som ren mobbing av meg (og muligens noen andre?) som ikke er noen superbruker av pc og alt det skumle, men vanligvis nyttige som finnes å bruke den til, og som fortsatt synes mellommenneskelig kontakt er en verdi å ta vare på. Kanskje systemet bør tilpasses oss med at den som får henvendelsen legger oss inn i køen? Er det et kompromiss å leve med for IT, eller skal vi mobbes videre?

■ På vei ut av kontoret den dagen plakaten ble sett første gang, så jeg at den også var hengt opp på innsida av døra, så her spares heller ikke de som var litt søvnige på morgenvkvisen. Heisen bruker jeg sjelden, en skal jo holde en gammel skrott i form og spare strøm. Da jeg likevel fant det nødvendig å heise litt, hang der en plakat der også. Som sagt, mobbing satt i system.

Hilsen Jan Geir Fjogstad  
Sør Rogaland distrikt

## Oppgitt over Meltveit Kleppa

■ I slutten av oktober gikk statsråd Magnhild Meltveit Kleppa ut og ville ha omkamp om de ansatte i Statens vegvesen. De hovedtiltalsvalgte fra NITO, Tekna og Parat er mildt oppgitt over statsråden.

■ Kleppa er illojal: På vegne av Kleppas departement la regjeringen frem Odelstingsproposisjon nr 10 Lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv (gjennomføring av Forvaltningsreformen).

■ Av proposisjonen fremgår det at ikke gjøres endringer i Statens vegvesens organisering og at vegadministrasjonen vil bestå som i dag. Umiddelbart etter fremlegging av sin egen (og egen regjerings) proposisjon går altså Kleppa ut og varsler omkamp mot sin statsrådkollega Liv Signe Navarsete. Siden opplysningene fremkommer i en proposisjon fra Kleppas eget departement, så må det vel egentlig bli en omkamp mot seg selv. Vi antar at regjeringen seriøst har behandlet en slik viktig sak som Forvaltningsreformen er, før de la frem proposisjonen.

■ Kleppas opptreden er derfor både illojal i forhold til egen regjering og svært kritikkverdigg.

■ Kleppa mangler elementær kunnskap om arbeidslivet:

” Det er faktisk ikke slik at politikere gjennom politiske beslutninger kan flytte arbeidstakere mellom arbeidsgivere.

Som følge av statsrådens varsel om omkamp må vi konkludere med at Kleppa både mangler kunnskap om situasjonen i Statens vegvesen og om spilleregler i arbeidslivet. Det er faktisk ikke slik at politikere gjennom politiske beslutninger kan flytte arbeidstakere mellom arbeidsgivere. Statens vegvesen har langt fra nok ressurser til å utføre sine oppgaver i dag. Gjennomsnittsalderen er høy og muligheten til å rekruttere inn ingeniører og annen kjernekompetanse etter hvert som mange ansatte går over i pensjonistenes rekke er en av etatens største utfordringer fremover.

■ Tilsatte i Statens vegvesen har som andre statsansatte sine plikter og rettigheter regulert gjennom Lov om statstjenestemann. I følge denne kan en virksomhet si opp sine ansatte dersom arbeidet bort-



Siw Tyldum (Foto: Henriette Erken Busterud)

faller. Før det kan skje må virksomheten imidlertid se om det er annet arbeid tjenestemannen kan utføre. Slik som bemanningssituasjonen og rekrutteringsutfordringen over viser, er ikke vilkårene for oppsigelse til stede. Det er også helt åpenbart at Statens vegvesen vil trenge alle sine ansatte, og flere til, i tiden fremover.

Siw Tyldum  
NITO-tillitsvalgt i  
Statens vegvesen

## REPORTASJE



**Befaring:** Det var stor interesse frå entreprenørane då det nyleg var tilbodssynfaring i terrenget der den nye Kvivsvegen skal gå mellom Nordfjord og Sunnmøre. (Foto: Frode Rabbevig)

# 90 år gammel draum

**I snart 100 år har folket på Søre Sunnmøre og i Indre Nordfjord drøymd om ein ferjefri veg som knytar dei to regionane saman. No vert prosjektet endelig realisert med anleggsstart like over nyttår.**

Frode Rabbevig

– Då det i 1919 vart klart at det neppe vart noko jarnbaneutbygging til dette området, starta kampen for å få bygd Kvivsvegen frå Volda på Sunnmøre og til Grodås i Hornindal. Arbeidet skaut fart på 50-talet, og i 1985 vart selskapet Kvivsvegen AS stifta av fire kommunar med det formål å realisere vegprosjektet, fortel styreleiar Svein Sunde.

Selskapet han leier har i dag over 400 aksjonærar, mellom anna ti kommunar, to fylke og ei rekkje bedrifter og privatpersonar som har reist ein aksjekapital på 45,6 millionar kroner.

#### Fullfinansiert av staten

Kvivsvegen vart vald som vegline

då den overordna korridoren for E39, ein ferjefri Kyststamveg, vart stadfesta i 1999. Etter fleire rundar i Stortinget og handsaming lokalt og regionalt kom vegprosjektet inn i Nasjonal transportplan for 2006-2015. Endeleg vedtak om å bygge Kvivsvegen vart gjort av Stortinget i 2006.

27. mars i år la Samferdselsminister Liv Signe Navarsete fram forslag til fullfinansiering av prosjektet med ei startløyving på 2009-budsjettet. Kvivsvegen AS var eigentleg tenkt som eit bompengeselskap, men aksjekapitalen på vel 45 millionar kroner vert omdisponert som forskottering og vert seinare tilbakebetalt av staten.

– Vi er svært glade for at staten tek på seg ansvaret og fullfinansierer prosjektet. Gleda er stor i heile regionen over at prosjektet no vert realisert og at anleggsstarten berre er kort tid unna, seier Sunde.

#### Stor samfunnsnytte

– Er ikkje prislappen på vel 1 milliard kroner høg for å betre kommunikasjonane for ein region som har alternative vegar?

– Gevinstane ved dette prosjektet er svært mange og store, påpeikar Sunde. – For det første vert dette ein del av den ferjefrie Kyststamvegen som er vedteken av Stortinget og som tek vekk to ferjer, ei i Nordfjord og ei på Sunnmøre.

Vegen vil også gje ferjefri heilårsveg mot Austlandet over Strynefjellet for heile Søre-Sunnmøre, også for Ulsteinvik-regionen gjennom det nye Eiksundsambandet. Til slutt vil det nye vegprosjektet knyte saman ein viktig bu- og arbeidsregion med 66.000 menneske og gje mellom 45 minutt og ein time kortare reiseveg mellom viktige bygdesamfunn, seier Sunde.

#### Mange tunnelar

Kvivsvegen vert ein ny del av E39 frå Grodås i Hornindal (Sogn og Fjordane) til Geitvika i Volda (Møre og Romsdal). Vegen vert vel 17 kilometer lang, av dette fire tunnelar der den lengste er på 6,5 kilometer. Vegprosjektet får òg fire bruer, den lengste 145 meter.

Oppstart på første del av prosjektet, mellom anna veg i dagen og forskjeringar til Kvivstunnelen, skjer rett over nyttår, medan drivinga av den største tunnelen etter planane skal ta til på slutten av neste år. Målet er at den nye Kvivsvegen kan opnast hausten 2012.

– Det er stor interesse frå entreprenørar når det gjeld å legge inn tilbod på den første delen av prosjektet. Vi trur timinga for eit prosjekt som dette er god og at vi kan få ein lågare pris enn det vi kunne fått for berre nokre månader sidan, meiner prosjektleiar Oddbjørn Pladsen frå Statens Vegvesen.



**Gler seg:** Prosjektorganisasjonen til Statens Vegvesen gler seg til å kome i gang for alvor med bygginga av Kvivsvegen på nyåret. Frå venstre Svein Skeide (tunnelar), Oddbjørn Pladsen (prosjektleiar), Rolf Stormo (kontrollingeniør) og Dagfinn Rotevatn (byggeleiar). Hilmar Selseng (prosjektering bruer) er ikkje med på biletet. (Foto: Frode Rabbevig)



**Forfatter:** Vegvesen-pensjonist Kåre Myklebust har skrive om bilens historie i Sogn og Fjordane. (Arkivfoto: Arne Stubhaug, Firda)

## Veg-pensjonist med bilbok

**Han har 43 års fartstid med kjøretøysforskrifter og bilregistrering i Statens vegvesen. Men Kåre Myklebust er òg forfattar av første fylkes-bilboka i landet.**

Geir Brekke

Sogn og Fjordane har noko som andre fylke ikkje har. Ei eiga bok om historia til bilen gjennom meir enn hundre år. Boka kom på Selja forlag i fjor, og er så langt seld i nærare 2000 eksemplar, som er eit godt tal i Sogn og Fjordane.

Forfattaren pensjonerte seg frå Statens vegvesen for nokre år sidan, etter ei lang karriere ved det som no er distriktskontoret i Fjordane

og trafikkstasjonen i Førde.

Samferdsleminister Liv Signe Navarsete har skrive forordet i boka, som mellom anna presenterer alle ordførarane i fylket med sine respektive doningar.

Boka fortel at Måløy var fremste Saab-byen i landet ei tid, medan Gløppen har hatt ord på seg som Volvo-bygda.

Myklebust fortel og at den første kvinnelege trailersjåføren i landet kom frå Sogn og Fjordane.

Han kan og leggje fram komplett statistikk over det årlege nybilsalet i fylket frå 1961. Historisk sett var 3. september 1901 ein merkedag, då den første bilen kom til Sogn og Fjordane, køyrd av ein eventyrar frå Nederland. To år seinare kom det første bilen som var eigd av ein mann frå fylket. Sjå bokkilden.no.

# TETT PÅ

**NAVN:** Borghild Tenden ■ **ALDER:** 57 ■ **STILLING:** Stortingsrepresentant ■ **BOSTED:** Bærum ■ **SIVILSTATUS:** Gift, tre barn ■ **AKTUELL SOM:** Første nestleder i Transport- og kommunikasjonskomiteen

## Løperjenten

**I ungdommen kappløp hun med Grethe Waitz i Tyrvinglekene. Nå løper hun opp og ned på Stortingets talerstol.**

Kjell Wold

Venstres første nestleder i Transportkomiteen, Borghild Tenden, har alltid vært en utålmodig og engasjert kvinne. 57-åringen fra Stryn gjorde østlending og bæring av seg i studietiden. Hun var ingen politisk broiler, men som samfunnsengasjert lærer i 15 år i den videregående skolen, var hun tidlig på 1990-tallet klar for nye utfordringer.

### Sponheim-sekretær

– Jeg hadde lyst til prøve noe helt annet og fikk tilbud om å bli konsulent og sekretær for Venstres stortingsgruppe, da Lars Sponheim kom inn som eneste representant i 1993. Han tente nok den politiske gnisten i meg igjen. Jeg ville gjerne delta i samfunnsdebatten og være med å påvirke utviklingen. I ungdommen var jeg egentlig litt i politisk opposisjon til faren min som var aktiv høyremann hjemme i Sogn og Fjordane. Men jeg var aldri politisk aktiv i studietiden eller som lærer, sier Akershus-representant nummer ni på Stortinget.

### Flasket opp

Etter tre år som Sponheims venstre hånd, ble hun bedt om å søke en jobb i Stortingets nyopprettede informasjonsseksjon i 1996. Der jobbet hun som rådgiver fram til hun ble valgt inn på Stortinget for første gang i 2005.

– Jeg hadde Transportkomiteen som klart førstevalg og Kirke- og utdanning som andrealg. Jeg hadde jo sagt farvel til skolen og ville derfor helst til samferdsel. Så jeg måtte mase meg til plass på bekostning av min gode partikollega Odd Einar Dørum. Jeg fikk viljen min og har ikke angret et sekund, sier Tenden, som er flasket opp på samferdsel og vegger fra hjemfylket.

### Distanseløp

– Interessen for samferdsel har jeg så og si fått inn med morsmelken. Det har nok nær sammenheng med at både min far drev transportbedrift og at broren min også er daglig leder for en transportbedrift og i tillegg har vært aktivt medlem i Norges Lastebileier Forbund (NLF) i mange år. Derfor er jeg også veldig opptatt av å få gjort noe med forfalt på vegnettet og øke bevilningene til drift og vedlikehold, sier Tenden. De siste tre årene har hun fartet land og strand rundt på utallige komitébesøk. Det har vært både krevende og lærerikt, men samtidig en nesten like tøff fysisk utfordring som å være mellomdistanseløper,

legger hun til.

Venstrepolitikeren har møtt mange interessante og engasjerte mennesker på komiteens Norgesturneer. Hun skjønner folks store engasjement for vegger og deres bekymring for ras og trafikksikkerhet.

### Tiden er inne

– Utfordringen vår blir å møte de store forventningene folk har til bedre vegstandard der de bor. Nå som Norge også får den internasjonale finanskrisen midt i fleisen er jeg ikke i tvil om at Norge kan og bør øke bevilgningene betydelig til offentlig infrastruktur generelt og veg- og jernbaneutbygging spesielt. Nå er tiden inne, sier hun med en innlevelse som nærmer obama-ske høyder.

### Riksvegracer

– Komitébesøkene rundt om i fylkene har forresten gjort meg til en racer på norske riksveger. Jeg vet ikke om jeg hadde hatt noe å stille opp med i Kvitt eller Dobbelt, men i venninnegjengen begynner jeg nå å få stempelet som kjedelig når jeg stadig ivrer etter å fortelle om vegnumre landet rundt. Jeg unnskylder meg bare med at jeg brenner så for vegsaken, for samtalen fort dreier over i andre spor, sier Borghild Tenden.

### FIRE KJAPPE

#### Hvorfor forulykker så mange i trafikken?

– Trafikksikkerhet (TS) er overordnet all samferdselspolitikk. Det har vært for lite fokus på TS de siste årene.

#### Hva bør Statens vegvesen gjøre for å bedre publikumsservicen?

– Mange opplever at etaten ikke setter brukerne i fokus. Vegvesenet oppleves som mer systemlojal enn villige til å lytte til lokale innspill og finne løsninger.

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

– Tenkt gjennom vegdirektørens rolle og laget en handlingsplan for en mer brukervennlig kultur innen alle deler av etaten.

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

– Satt meg ned sammen med en gruppe kreative og visjonære personer for å se på manglende framkommelighet i de større byene.



(Foto: Stortingsarkivet/Scanpix)

## LØSGRUS

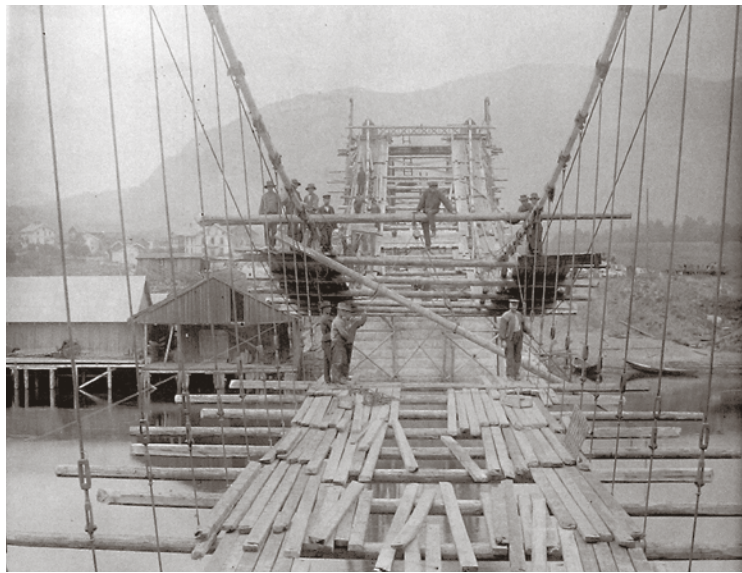
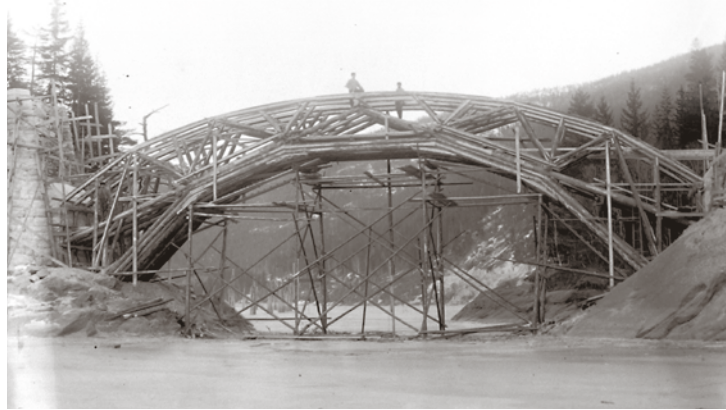
## HVEM HVA HVOR?

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



Bildet er fra bygginga av Tuve steinhvelvbru på Gulsvik i Hallingdal.

Det viser stillaset som er kommet opp før legging av steinhvelv, og er tatt 4. januar 1905, forteller Oskar Gjestemoen på Gol.



## HVA SKJER?

## 18. DESEMBER/KRAGERØ

■ Åpning ny parsell rv. 38

## 19. DESEMBER/FATLABERGET

■ Åpning rv. 55 Fatlaberget

## 20. DESEMBER/MYRKDALEN

■ Åpning Myrkdalstunnelen

## 31. DESEMBER

■ Frist for innlevering av kjennemerke for å unngå årsavgift

## 8-9. JANUAR 2009/SVERIGE

■ Transportforum 2009, Linköping

## 21. JANUAR 2009/OSLO

■ Asfaltdagen

## 27.-29. JANUAR 2009/ØSTERSUND

■ Nordicway – vintermessen for folk på veg

## 20. MARS 2009

■ Betalingsfrist årsavgift eller frist for vraking for å unngå årsavgift

## 1. APRIL 2009

■ Frist for å bestille time for godkjenning av LPG-ombygd kjøretøy etter gammelt regelverk.

Vet du om noe som skal skje?

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

## LØST OG FAST



## Stedet

Gammelt steds- og gårdsnavn trolig helt tilbake fra vikingtiden. Ryk ligger ved Kirkevoll i Vestfold fylke, i gamle Våle kommune, nå del av Re kommune. Ryk ligger ved Ryksaasen. Navnet stammer trolig fra gammelnorske Ruk eller Rjukr som betyr kornstakk eller

kornband. Ordet er også beslektet med raukr som betyr kjegleformet stabel eller dyng, forteller navnekonseptent Bottolv Helleland ved Universitetet i Oslo. Beslektede stedsnavn er Ruken i Trøgstad, Ruk i Skiptvedt og Ry i Vang. (Foto: Kjell Wold)



## Betre venting

Busshaldeplassen på Brimnes ferjekai i Hordaland har i alle år mangla venteskur. Men etter den siste tids byggerier på plassen ser ein lys i tunnelen også her. (Foto: Ingbjørn Steen).

## Her om dagen

Dette noe forblåste skiltet står inntil Nyveien på Klavestad utenfor Sarpsborg. Snøen er ennå ikke kommet i Østfold. Skiltet forteller om sterke krefter på ferde og fremstår som rene kunstinstallasjonen. (Foto: Håkon Aurlien)



## UNORMALER

95



## Ortografeil

Langs en kommunal veg i Sør-Odal på grensa mot Nes kommune er dette stedsskiltet satt opp langs en kommunal veg. Skiltet er helt etter skiltnormalene hva gjelder bunnfarge, hvit tekst, hvit bord og bruk av bølgesymbolet som også sees på elvenavn-skilt langs riksvegnettet.

Men språket er ikke helt etter normalene.

Elvebekken i bakgrunnen kommer fra Flåsjøen som ligger på fylkesgrensa mellom Akershus og Hedmark. Området heter Fla, i bestemt form Flaen, og "aa" er

bestemt form av "å" som er et alternativt navn på "elv". Derfor er det naturlig at elva heter Flaåa.

For noen er det også naturlig å skrive "aa" i stedet for "å". Det gir i dette tilfellet et navn med fire a-er etter hverandre.

Den unormale jury har tidligere opplevd at naturligheter i kjede ender feil og opplever dette skiltet som et prakt eksemp. Juryen viser forøvrig til skiltnormalenes strenge formaning om å ha et bevisst forhold til bruken av stedsnavn. (Foto: Thor Albertsen)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

## Sponset

Som første fylke har vegkontoret i Finnmark greid å skaffe tilbud om barnehageplass til sine ansattes barn. Rett etter nyttår var de sju første vegvesenbarna på plass i den nye andelsbarnehagen, som ligger

bare to hundre meter fra vegkontoret. Og det mest oppsiktsvekkende: Vegvesenet betaler 870 kroner i måneden for hvert barn, slik at foreldrene slipper å betale mer enn de kommunale satsene.