



Statens vegvesen

Vegenogvi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET:

En fersk måling gir nedslående tall over refleksbruk i Norge.

SIDE 4

FERJER:

Første evaluering av ferjekonkurransen avdekker ulik kvalitet.

SIDE 10

UTBYGGING:

Gode grunnundersøkingar hindrar overraskingar i byggefase.

SIDE 14

Driving home for christmas...

LEDER SIDE 2



Lavere fart

Dei som kørde i 80- og 90-soner med automatisk fartstilpassar kørde saktare enn andre. SIDE 5



KKS-studiet

Over 600 vegvesenansatte tar Kontroll- og kjøretøystudiet (KKS) ved Universitetet i Agder (UiA). SIDE 7

Kjære, rare stedsnavn

Statens kartverk er ansvarlig for riktig skrivemåte på over 900.000 registrerte norske stedsnavn. SIDE 12-13

Filmstjerner

SIDE 18

Rasfarleg turistveg

SIDE 19



Kolonnehjelp: – Bandvogner er klare for høgfjellet, seier f.v. Lars Øyre, Øyvind Rosseland og Tom Karsten Garen. (Foto: Geir Brekke)

Ny beredskap

Bandvogner i vinterberedskap. For første gong set Statens vegvesen i lag med politiet og sivilforsvaret i gang beredskap med bandvogner og mannskap for å kunne berge trafikantar ned frå høgfjellet mellom Aust- og Vestlandet dersom kolonna skulle køyre seg fast. SIDE 8-9



(Foto: Knut Oppeide)

VEGDIREKTØREN: Vil øke driftsbudsjettene

– Det blir stadig dyrere å drifte et moderne vegnett i Norge på grunn av økte kvalitetskrav, teknologi og sikkerhet. Derfor må drift og vedlikehold økes i vegbudsjettene i årene framover, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen. SIDE 11

DAGSORDEN

Driving home for christmas...

LEDER

Gry Watn

■ Snart er det jul, og en av de travleste årstidene for reising rundt i det ganske land. Mange skal hjem til jul, eller besøke venner, familie eller svigerfamilie. En del kjører bil. Det går nok ikke alltid like harmonisk for seg som i julesangen fra Chris Rea. Dette er en av de minst hyggelige årstidene å kjøre bil på, spesielt om du skal over fjellet. Heldigvis er mange forberedt på muligheten for dårlig vær og føre, og mange er i beredskap i tilfelle problemer.

■ Vegvesenet samarbeider med Forsvaret, Sivilforsvaret og politi, og det er et omfattende opplegg på plass for kolonnekjøring og berging dersom det blir problemer på vegen. I tillegg har vi brøytebilsjåførene som står på og brøyter veger slik at du skal komme deg til og fra. Vi har snakket med en av dem og hørt litt om hans opplevelser ute på vegene. Dette er nok ikke alltid en like hyggelig jobb, og mange brøytebilsjåførere har fått kjeft for forhold de helt enkelt ikke rår over. Ikke stress med vær og føre, beregn god tid, og ikke kjeft på de som har den utakknemlige jobben det kan være å brøyte i alt slags vær. Vis forståelse og husk at alle gjør så godt de kan.

■ Nytt av året er et prøveprosjekt med værtavler og kolonnevarsler. Ved Hønefoss vil det komme opp tavler med værprognoser for de neste fire timene som viser hvilken veg som er best å velge, hvor det er kolonne, og hvor det er stengt. Forhåpentligvis vil dette spare mange for timer i kolonnekø og sikre bedre glid i juletrafikken.

■ Hvis alle tilpasser seg vær og føre, og ikke minst tar hensyn til hverandre i trafikken, blir det lettere og hyggeligere å komme seg hjem for alle sammen. Vær litt ekstra tålmodig i årstidens ånd. Og for all del: pass på dagen derpå-promillen, enten du har vært på julebord eller i lutefisklag.

■ Da gjenstår det bare å si god jul og godt nytt år. Kjør forsiktig!



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen

Vi står absolutt ikke på bar bakke ved inngangen til 2009.

Året 2008 er snart historie

Julehøytiden og årsskiftet gir grunnlag for litt refleksjon om året som har gått og året som kommer. Ett år som vegdirektør påkaller også noen tanker om det som er bak oss og ikke minst framtida.

Statens vegvesen er på mange måter en framtidrustet virksomhet. Vi har en solid kompetanse og en bedriftskultur der folk virkelig går inn for visjonen; På vei for et bedre samfunn. Jeg har gjennom året møtt mange flotte medarbeidere og solide miljøer. Vi står absolutt ikke på bar bakke ved inngangen til 2009.

Men utfordringene og oppgavene står i kø. Og mange av dem krever at vi endrer oss, vår organisasjon og vår arbeidsform. Dette vil kreve endringer fra hver og en av oss. Endringer som kan oppleves krevende for den enkelte, men som er helt nødvendige. Jeg er også sikker på at dette vil føre til at jobben blir enda mer interessant og givende.

I begynnelsen av 2008 la vi fram vårt forslag til Nasjonal Transportplan. En plan med klare profiler. Styrking av drift og vedlikehold og satsing på målrettede investeringer for å bedre trafikksikkerheten. Vi sa klart at større investeringsoppgaver måtte stå tilbake for disse formålene. Det har gjennom året vært en særs aktiv debatt om samferdsel generelt og satsing på jernbane og veg spesielt. I begynnelsen av 2009 legger regjeringen fram stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. Da får vi se fasiten. Men signalene som er gitt både av samferdselsminister og statsminister gir grunn til solid optimisme.

Arbeidet med forvaltningsreformen har pågått i hele 2008. Forberedelsene skal sluttføres neste år og gjennomføring skjer fra 1.1.2010. Dette vil innebære forandringer for Statens

vegvesen. Øvrige riksveger overføres i sin helhet til fylkene og fylkene skal få en sterkere rolle i transportpolitikken.

Organiseringsprosjektet SVV 2010 pågår for fullt. 2009 blir særs aktivt på den fronten. Vi har som mål å ha en ny organisasjon oppe fra 1.1.2010. Det krever et høyt tempo og god koordinering. Særlig fordi vi har store ambisjoner om deltakelse og involvering fra mange ansatte. Jeg er svært spent på denne prosessen, men føler meg likevel sikker på at vi får en mer vellykket organisasjon.

Trafikksikkerheten, målt etter antall drepte i trafikken, har fått et tilbakegang i 2008. På nåværende tidspunkt er jeg redd at tallet overstiger 250. I 2007 var tallet 233 (SSB), og i 2006 242 (SSB). Dette viser at vi må legge enda flere krefter inn for å sikre en utvikling mot 0-visjonen.

På tampen av 2008 er det sterkt fokus på økt innsats for å sikre sysselsetting innenfor bygg- og anleggsområdet. Vi har sagt at vi kan øke innsatsen på en rekke områder, og at dette kan skje raskt dersom regjering og Storting legger opp til økt aktivitet. Dette skal vi klare, men også dette gir naturlig nok utfordringer i det nye året.

Jeg retter en varm takk til hver og en i Statens vegvesen for sterkt innsats i 2008. Jeg takker også for mange hyggelige og interessante møter med kolleger over det ganske land. Jeg håper at de fleste får en velfortjent hvil i julehelgen, samtidig som jeg sender en spesiell tanke til de av dere som holder hjulene i gang gjennom helgen. Jeg ser fram til fortsatt godt samarbeid i 2009 om mange, krevende, men framfor alt interessante oppgaver.

Jeg ønsker dere alle en riktig god jul og godt nytt år!

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.

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 16. desember kl. 13.00. Neste utgave kommer 22. januar 2009



Permisjon
Helge Rong

Mobil: 913 35 867
Telefon: 75 11 32 89

E-post:
helge.rong@vegvesen.no



Konstituert
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
Giselle Jensen
Region nord

Mobil: 932 24 544
Telefon: 22 07 35 13

E-post:
giselle.jensen@vegvesen.no



[Illustrasjonsfoto: Knut Opeide]

Getaway i norske gater

En motorsykel suser gjennom Oslos gater. Mot kjøreretningen, over trikkeskinner, ned Slottstrappa. Alt fyker forbi videokameraet på hjelmen. Målet er å terge på seg politiet og få dem til å legge seg på hjul. Men ingen patruljer er ute denne natta. Filmen må legges på nett uten den viktigste scenen – politijakten.

Tove Eivindsen

Getaway-fenomenet oppstod i Stockholm for få år siden. Den første av hittil åtte Getaway-filmer kom i 2000, og fikk straks en enorm popularitet. I dag florerer nettet av videoklipp – også fra hele Norge.

Det er kveld og mørkt. Et ustødig kamera siktes om mot speedometeret. 220 kilometer i timen. Med

én hånd på rattet og én på kamera akselererer føreren bortover Omkjøringsvegen i Trondheim. Den stolte sjåføren legger heftig musikk på videoklippet sitt, før han deler det på nettet.

Tidligere denne måneden møttes blant andre Statens vegvesen og Politiet til fagsamling om ombygging av biler og farlige førere.

Politibetjentene Thomas Buxrud og Frode Tystad ved Sentrum politistasjon i Trondheim tok for seg politiets utfordringer i forhold til gatebiler.

– Omfanget av ombygde biler har eksplodert, fortalte Tystad. Kunnskapen formidles via internett.

– Også vi må bruke youtube og nettet for å holde oss oppdatert. Der har vi vært for dårlige. Det er null redsel for å bli tatt, alt ligger åpnet på film og nett, fortsatte Tystad.

På veg hjem fra gatebiltreff mister den unge sjåføren kontrollen over bilen. Dekkene er blankslitte etter dagesvis med spoling. Føreren omkommer. Før Statens vegvesen får undersøkt vraket, tar kompiser av avdøde seg inn i trafikkstasjonshallen med pc. Der sletter de alle endringene som er gjort på kjørecomputeren.

Det er en enorm bilinteresse blant norsk ungdom. I løpet av 2006 hadde Gatebil AS 104.000 besøkende på sine offisielle arrangementer. I tillegg kommer de mange uoffisielle arrangementene. Ikke alle unge er like lovlydige i trafikken.

Thomas Buxrud deler gatebilsjåfører i to typer:

– Du har de profesjonelle som har lisens, veltebur, firepunktsbelter, som har investert og tatt kurs i regler og holdinger. De ønsker at folk generelt og politiet skal være positive til gatebil, og kjører fint på veg.

– Den andre gruppen, derimot, har bare offentlig veg som arena. De blir triggja til å kjøre fort av å se på de proffe, men har ikke anledning til å være med. I tillegg kjører de ofte på billige dekk og felgpakker.

Et vrak tas inn for kontroll. Statens vegvesen i Sør-Trøndelag har sterke mistanker om trimming og låner en motoreffektmåler. Bilen viser seg å ha en langt større effekt enn den er godkjent for. Kort tid etter får han som lånte Vegvesenet kontrollutstyr bilen sin rampo- nert.

Petter Killingberg fra Trondheim trafikkstasjon er en av fire personer i Statens vegvesens spesialistgruppe



Farlige førere: F.v. politibetjent Thomas Buxrud, trafikkpedagog Mari- anne Løvhaug Eklo, politibetjent Frode Tystad og overingeniør Petter Killingberg sier nei til råkjøring. [Foto: Tove Eivindsen]

for ombygde, oppbygde og reparerte kjøretøy.

– Noe av det vi oppdager er at de har brukt såkalt "Bosch"-senkesett, forteller Killingberg. – Det betyr at en ganske enkelt tar en vinkelsliper og kapper senkesettet, gjerne i etterkant av godkjenning. I tillegg er det utbredt med såkalt chiptrimming og ekstremtrimming.

Sør-Trøndelag distrikt har nå investert i såkalt "rullende landeveg". Denne motoreffektmåleren vil monteres på Trondheim trafikkstasjon, og skal være operativ til våren.

To sportsbiler ligger og leker i noen og hundre gjennom Stockholms gater. Endelig ser de det de har venta på: Blålys i bakspeilet. De slakker av, venter til politipatruljen legger seg på hjul. Så drar de på. Politiet har ikke sjans til å holde følge. Etter en stund slakker ekstremlene av igjen, og lar politiet komme innpå. De burner og røyklegger området foran Politi- høyskolen. Så gir de gass og blir borte.

GETAWAY !

TRAFIKKSIKKERHET

Mange tungebilfeil

■ ■ 70 kjøretøyer ble kontrollert da Statens vegvesen sist uke hadde en intensivt kontroll av tunge kjøretøyer på riksveg 3 og riksveg 25 mellom Hamar og Elverum. Ti av de 70 kjøretøyene fikk kjøreforbud på grunn av tekniske feil mens tre førere ble politianmeldt for alvorlige brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Nei til fotgjengerfelt

■ ■ Foreldre ved en barnehage i Nittedal ønsker et nytt gangfelt, men får nei av trafikksikkerhetsgrunner. Statens vegvesens erfaring er at bilister flest overser fotgjengerfelt med liten trafikk og at disse faktisk er farlige for barn. I dette tilfellet mener Vegvesenet at det er tryggere å bruke et opphøyd gangfelt like ved. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)



Gang- og sykkelveg

■ ■ Statens vegvesen har nå startet planarbeidet for å få bygget en manglende 1200 meter lang gang- og sykkelvegstrækning på rv. 152 i Ski kommune ved Langhus stasjon. Vegen skal bygges i løpet av en treårsperiode og vil gi langt bedre sikkerhet og fremkommelighet for de som velger sykkel som transportmiddel mellom Ski og Oslo.

Portåpning

■ ■ Tunnelen E18 Grimstadporten i Aust-Agder er åpnet igjen etter å ha vært stengt siden sist i september på grunn av rasfare og nødvendige utbedrings- og rehabiliteringsarbeider. Reprasjonene har vært meget omfattende, men har gått etter planen. Og Statens vegvesen forsikrer at det nå er trygt å bruke tunnelen igjen.

Kartlegger helseutfordringer

Helsedirektoratet er nå i ferd med å kartlegge eldre bilføreres helseutfordringer. De første resultater vil foreligge i slutten av januar.

Håkon Aurlien

– Vi er i ferd med å innføre et nytt registreringssystem for saker som fylkeslegene blir involvert i. Dette vil gi oss en helt ny oversikt over hvor skoen trykker, sier seniorrådgiver Arne-Birger Knapskog i Helsedirektoratet. Fylkeslegene i landet behandler i år nesten 10.000 enkelt saker der sykehus eller allmennleger er i tvil om en person er for svekket av sykdom, medisinbruk eller alder til å ha et førerkort. I tillegg tar de stilling til nesten like mange dispensasjonssøknader. Nå blir disse sakene for første gang gjenstand for statistikk.

Han mener det nye materialet vil gi direktoratet en helt ny mulighet til å vurdere og videreutvikle helsekravene til førerkort. Dette gjelder både i saker der det stilles klare helsekrav og til saker der legene trenger retningslinjer for å foreta et selvstendig skjønn. Han ser ikke bort ifra at tallmaterialet vil gi grunnlag for å moderere helsekrav der dispensasjoner er blitt fast praksis.

Det nye registreringssystemet omfatter i år 15 av landets 18 fylkesmannsembeter men vil neste år gjelde alle.



Kartlegger: Helsedirektoratet er nå i gang med å kartlegge eldre bilføreres helseutfordringer. (Ill.foto: Mikal Thomazewitch)

Tror de blir sett

– Mange fotgjengere har overdreven tillit til at de blir sett av bilister, sier Carina R. Ophus, prosjektleder i Trygg Trafikk.

Håkon Aurlien

En fersk måling gir nedslående tall over refleksbruk i Norge og viser store regionale forskjeller. I Oslo er refleksbruken gått dramatisk ned det siste året, fra 14 til 8 prosent.

– Oslo trekker veldig ned. For resten av landet snakker vi om en refleksbruk på rundt 20 prosent, sier Ophus. Sogn og Fjordane er best med 45 prosent, mens Rogaland og Østfold deler andreplass med 31 prosent.

„Åtte av ti fotgjengere som ble påkjørt i mørke, brukte ikke refleks.

Åtte av ti påkjørte

Behovet for økt synliggjøring av fotgjengere ble aktualisert da Statens vegvesen sist måned presenterte ulykkesanalyserapporten for 2007. Den viste at åtte av ti fotgjengere som ble påkjørt i mørke, ikke brukte refleks.

Byene hadde en stor økning i fotgjengerulykker, bare i Trondheim omkom fem myke trafikant etter påkjørsler.

Transportøkonomisk Institutt har beregnet at refleksbruk reduserer risikoen for å bli påkjørt i mørke med 85 prosent. Tiltak for økt synlighet inngår i den nasjonale handlingsplan for trafikksikkerhet med Trygg trafikk som ansvarlig og blant annet Statens vegvesen som bidragsyter.

Overdrevet tillit

Carina Rolsnes Ophus ingen entydig forklaring på den sterke tilbakegangen som nå er målt i Oslo. En forklaring kan være at tellingene tok for seg refleksbruken blant voksne i belyste fotgjengerområder.

– Vi har et inntrykk av at mange som går i Oslogatene tror de er synlige nok fordi de ferdes i belyste områder. Men det er de ikke, sier Ophus. En telling utført av Asker og Bærum trafikksikkerhetsforening i oktober viste at halvparten av barna men en fjerdedel av de voksne nå bruker refleks i kveldsmørket.

Aktivt valg

Etter å ha delt ut refleksbrikker i 50 år har Trygg trafikk endret strategi.

– Vi deler ikke lenger ut gratis refleks i store antall i håp om at det vil øke bruken. Det ligger mer enn nok refleksbrikker hjemme hos



Margin: Uten refleks har bilføreren bare to sekunder på å oppdage deg, med refleks gir du bilføreren ti sekunder. Det kan skille mellom liv og død, sier Carina R. Ophus i Trygg Trafikk. (Foto: Henriette Erken Busterud)

folk. I stedet arbeider vi for å bevisstgjøre folk til å ta aktive valg for egen sikkerhet, og for å gjøre refleksbrikker og refleksbånd tilgjengelig i vanlige butikker, sier Carina R. Ophus. Hun har registrert at mye barneklær er utstyrt

med refleks av dårlig kvalitet.

– Det er ille å se at det finnes barneklær som har refleksstriper som ser riktige ut, men som mangler et viktig aluminiumsskikt og dermed ikke reflekterer lys, sier Carina R. Ophus.

FAKTA

Andel fotgjengere som bruker refleks i opplyste fotgjengerområder på kveldstid

Fylke	i prosent
Sogn og Fjordane	45
Rogaland	31
Østfold	31
Nordland	26
Aust-Agder	24
Nord-Trøndelag	23
Finnmark	23
Troms	22
Hordaland	20
Oppland	18
Hedmark	18
Sør-Trøndelag	17
Akershus	16
Vest-Agder	14
Vestfold	12
Telemark	11
Buskerud	11
Oslo	8
Landet som helhet	16

Møre og Romsdal er ikke tatt i denne undersøkelsen. Kilde: Trygg Trafikk



Master på trafikåtfærd: Bjørn Andreas Lund har skrivt masteroppgåve i psykologi om korleis bruk av ISA verker og korleis sjåførane ser på systemet. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

Gav lågare fart

Dei som kørde i 80- og 90 soner med automatisk fartstilpassar kørde 2 km/t saktare enn dei som ikkje hadde ISA (Intelligent Speed Adaptation).

Henriette Erken Busterud

Det viser ein test i køyresimulator som Bjørn Andreas Lund i Statens vegvesen har fått gjennomført. Tes-

ten er gjort i samband med ei mastergradoppgåve i psykologi om åtfærdseffektar av ITS-system.

– Eg har undersøkt om automatisk fartstilpassar, eller ISA, påverker snittfart og variasjon i fart, og kor ofte og kor lenge testpersonane låg over fartsgrensa, fortel Lund.

Testa i simulator

Lund har saman med SINTEF hatt nærare 40 personar med på testen i køyetøysimulatoren. Dei har kørde båe på firefeltsveg, landeveg og i bymiljø, med og utan ISA.

– Dersom testpersonane braut fartsgrensa med meir enn 2 km/t

fekk dei eit lydsignal frå fartstilpassaren. Samstundes kunne dei sjå kor fort dei kørde på ein skjerm. Kvar gong dei kørde for fort fekk testpersonane eit visuelt varsel. Resultata viser altså at farten i snitt vart redusert med 2 km/t i 80- og 90-soner, noko mindre i 60- og 50-soner. I tillegg viste det seg at det var mindre avvik frå fartsgrensa med ISA.

– 2 kilometer høyrer kanskje ikkje så mykje ut, men om alle hadde kørde 2 kilometer saktare, så hadde det redusert talet på drepne med 10 prosent. Desse resultata støtter og oppunder euro-

peisk forskning på området, understreker Lund. Han har og sett på haldningane folk har til å ta i bruk ISA.

Type varsling viktig

– Deltagerane var generelt positive til ISA før testen ut i frå ein skriftleg forklaring av systemet. Men etter at dei fekk testa det i praksis vart dei mindre positive. Dette var litt uventa, men kan skuldast at forventingane var høge. Nokre meinte og at varslingslydane var irriterande, bilete som viste farten var meir behageleg. Det tyder at type varsling er viktig for korleis

folk ser på slike system, seier Lund.

Sjølvs om 80 prosent meinte ISA var viktig for trafikktryggleiken, var det berre om lag 16 prosent som ville kjøpe det dersom dei skulle kjøpe ny bil. Dei var då villige til å betale rundt 500 kroner, mens systemet koster rundt 3000 kroner.

– Eg var og spent på om ISA ville skape meir stress for sjåførane sidan det vart meir å fylgje med på, men det er ingen ting som tyder på det, seier Lund.

Opgåva til Lund er for øvrig kobla mot Statens vegvesens etatsprogram "ITS på veg mot 2020".

Ny kjøresimulator gjør det enklere

En ny liten kjøresimulator gjør det enklere å forklare hva Statens vegvesen jobber med på ITS-sida.

Henriette Erken Busterud

Det er Vegdirektoratets teknologiavdeling i Trondheim som har investert i kjøretøysimulator.

– Den bruker vi for å designe undersøkelser og for å forklare folk hva vi jobber med på ITS-siden, forteller Hans Skjelbred.

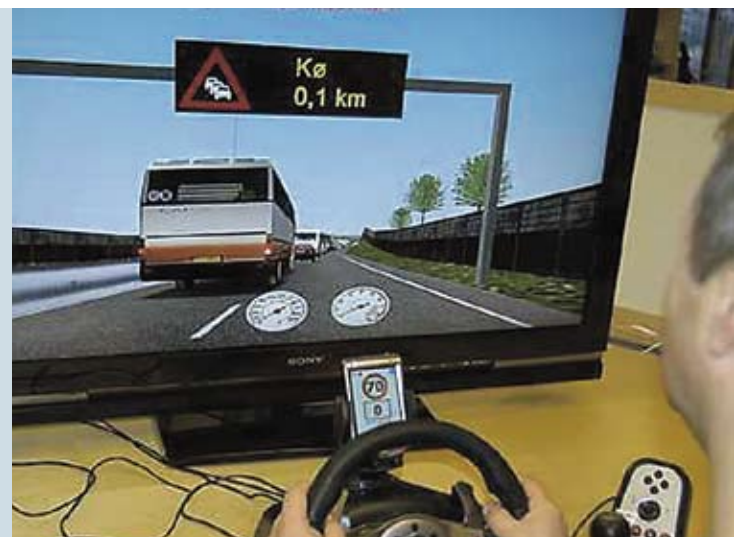
Han forteller at de har fått enorm respons når de har hatt med seg simulatoren rundt omkring på messer og arrangement.

– Den gjør det lettere å vise hva vi jobber med innen ITS, samtidig som folk kan få prøve å kjøre sjøl. Et eksempel på ting vi kan teste ut er plassering av variable skilt. Ved å legge inn disse langs vegen kan vi ta en kjøretur og se hvordan det fungerer, forklarer Skjelbred.

En annen nyttig ting som simulatoren kan brukes til er å visualisere vegplaner.

Ved å modellere vegplanene kan for eksempel politikere ta seg en kjøretur på vegen før den blir bygd, noe som blant annet er gjort med E6 Øst i Trondheim og E6 i Gudbrandsdalen.

Ny kjøresimulator: På Vegdirektoratets teknologiavdeling i Trondheim har de nå fått en egen liten kjøresimulator som de bruker til å teste nye ITS-systemer og å vise andre hva de jobber med. (Foto: Henriette Erken Busterud)



AKTUELT

Samlet bru-Norge

– Å samle mer enn 180 brufolk, over halvparten eksterne, sier noe om vår rolle og sektoransvar, sier Børre Stensvold, leder av bruseksjonen i Teknologidivisjonen i Vegdirektoratet.

Håkon Aurlien

Den 27. nasjonale brukonferansen gikk av stabelen i Oslo i november. Statens vegvesen har overordnet ansvar for å ivareta og utvikle brukompetansen i Norge, og inviterte til en tung faglig konferanse med hele 31 faginnlegg. Stensvold opplever at en milepæl ble passert da konferansen i år hadde hele 93

eksterne deltakere. I tillegg var kvinneandelen høyere enn noen gang.

– Det er viktig at vi snakker sammen, blir kjent med hverandre på tvers av organisatoriske grenser og tar vare på den faglige kapitalen eller kunnskapen på bruområdet i Norge, understreker han.

– Den faglige kapitalen omfatter både den rene kompetansekapitalen og hvordan vi samhandler. At vi

som offentlig fagmiljø inviterer rådgivende ingeniører, entreprenører, leverandører, utdanningsinstitusjoner og andre samarbeidspartnere for å foredra, diskutere og evaluere, gir sitt bidrag til å forvalte denne kapitalen, sier Stensvold.

Ivaretar: Børre Stensvold er opptatt av å sikre god kommunikasjon i brumiljøet i Norge.



(Foto: Håkon Aurlien)

Nye midtrekkverk på rv. 7

■ ■ Riksveg 7 i Hallingdal får midtrekkverk (bildet) på fire nye strekninger i løpet av 2009. Alle på parseller av vegen i Flå kommune. Til sammen blir det nær 1,7 kilometer med midtrekkverk fordelt på følgende strekninger: Roasvingen 400m, Veltasvingen 500m, Trøstheim 400m og Åvestrud 350m. Tildelte midler til dette i 2009 er 18 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)



TS-pris på 5000

■ ■ Fylkets trafikksikkerhetsutvalg i Vestfold (FTU) ønsker forslag på kandidater til trafikksikkerhetsprisen 2008. Prisen deles ut av Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) hvert år til enkeltpersoner, organisasjoner eller lag som i løpet av året har utmerket seg i ts-arbeidet i Vestfold. Prisen er på 5000 kroner og hensikten er å inspirere og motivere til innsats for trafikksikkerheten.

Mange vil til Spania

■ ■ – Det er bare positivt om folk vil kombinere ferie og trafikksikkerhetskurs, sier Jorun Sætre. Hun har ansvaret for etableringen av oppfriskningskurset Bilfører 65+ blant nordmenn i Spania og har fått flere henvendelser om kurs etter at tilbudet på Costa Blanca-kysten i Spania ble kjent gjennom siste Vegen og vi.

Bruker ikke blinklys

■ ■ Bare en tredjedel av bilistene bruker blinklys i rundkjøring, viser en undersøkelse foretatt av Asker og Bærum trafikksikkerhetsforening. 1150 bilisters opptreden ble observert og i et T-kryss og i en rundkjøring. Tre av fire brukte blinklys i T-krysset. Det samme gjorde omlag halvparten av de som skulle til høyre eller venstre i rundkjøringen.

Bra med dynamiske skilt

■ ■ Dynamiske vegskilt er testet langs strekninger i Norge og Sverige siden juni. Testen viser at disse skiltene har redusert fartsnivået på teststrekningen sammenlignet med tradisjonelle skilt. De er også bedre å lese i sollys. Vegvesenet og Vägverket er blant de fremste på utvikling innen dynamiske vegskilt og intelligente trafikksystemer.



Ingeniør- eller arkitektbruer

Et nytt forskningsprosjekt i regi av Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo og Statens vegvesen skal vise konsekvensene av å la ingeniør- og arkitektkompetanse styre brubygging.

Håkon Aurlien

– Tradisjonelt har brubygging vært en ingeniør oppgave. Det er nok noen som føler arkitektens inntreden som en trussel. Men oppgaven er endret, og det må vi bruingeniører ta inn over oss. Samfunnet ser ut til å ville ha bruer som gir en opplevelse i tillegg til å bringe folk over daler og elver, sier Jan Gunnar Teigen, Statens vegvesens representant i prosjektet.

Myter

– Vi skal prøve å finne ut noen sammenhenger, og kanskje avdekke noen myter, sier Bendik Manum ved Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet (NTNU). Manum er både ingeniør og arkitekt, og fremhevet behovet for dialog da han i november presenterte prosjektet under den nasjonale brukonferansen i Oslo.

– Vi har bedt fagfolk fra ulike miljøer å melde inn spesielt flotte bruer, og har så vidt begynt å analysere svarene. Vi ser blant annet etter sammenhenger mellom de ulike profesjoners medvirkning i prosjekteringen og bruene som ferdig resultat.



Samfunnsnytte: Bendik Manum ved NTNU (fra venstre), Bjørn Sandaker ved Arkitektur- og designhøgskolen og Jan Gunnar Teigen i Statens vegvesen skal nå evaluere bruk av ingeniør- og arkitektkompetanse ved bygging av bruer. (Foto: Håkon Aurlien)

– Et annet interessant forhold er sammenhenger mellom ambisjoner og resultat. Vurderingen av en bru vil avhenge av hvem som ser og hva som vektlegges. I noen tilfeller kan det være riktig å vurdere en bru som billigst mulig kjørevei mellom A og B, mens det i andre tilfeller er helt avgjørende at brua også har andre kvaliteter sier han.

Værefunksjon

Bjørn Sandaker ved Arkitektur- og

designhøgskolen har tatt initiativet til og leder prosjektet.

– Tidligere var bruer bygd ut ifra nødvendighet, men i dag er det også viktig å skape en opplevelse. Der har arkitekten fylt et behov. Det er mange synspunkter om hvilken yrkesgruppe som bør avgjøre utformingen av en bru, men det vi nå skal gjøre er å kartlegge og forsøksvis klarlegge konsekvensene av ulike valg, sier han. Han viste i konferansen til et typisk ingeniørargument

mot arkitektinnflytelse på brubygging, at bruene blir langt dyrere.

– Det avspeiler et verdissyn hos ingeniørene, en etikk der økonomi blir styrende for deres vurderinger. Men bruer har ikke bare en bærefunksjon. De har også en "værefunksjon". En "god bru" er ikke bare funksjonell og billig å ta vare på, men skal også gi en god opplevelse, sa Bjørn Sandaker. Han regner med å kunne begynne å trekke konklusjoner om et års tid.



Pent og dyrt

– Bygherrer som starter prosessen med en arkitektkonkurranse bør være forberedt på utfordringer, sa doktor ingeniør Liv Eltvik i brukonsultantselskapet Aas-Jacobsen AS i et foredrag på den nasjonale brukonferansen.

Fire gangbruer ved Tjuvholmen i Oslo, i Lørenskog og over E6 i

Alta (bildet) fikk spesiell omtale. De var samlet stipulert å koste 10 millioner kroner, men kom samlet på 34 millioner kroner. Det skyldes i stor grad komplisert prosjektering og bygging ut ifra strenge arkitektoniske krav.

– Kreative løsninger kan gi mange utfordringer i prosjekteringsfasen, sa Eltvik som spesielt pekte på at arkitekter må lære seg byggematerialenes begrensninger. (Foto: Håkon Aurlien)



Storfornøyd: Nils Hætta fra Alta trafikkstasjon er en av 20 som deltar på Kontroll- og kjøretøystudiet i Grimstad. Han er storfornøyd med både kurset og kontaktnettet han får. (Begge foto: Henriette Erken Busterud)

Fornøyde med KKS

Over 600 vegvesen-ansatte på kjøretøy- og kontrollområdet skal gjennom hele eller deler av Kontroll- og kjøretøystudiet (KKS) ved Universitetet i Agder (UiA).

Henriette Erken Busterud

Det åttende grunnkurset er nå i gang. Kontroll- og kjøretøystudiet er en kombinasjon av samlinger ved UiA i Grimstad, egenstudier og praksis.

– Bakgrunnen for studiet er behovet for kompetanseheving og på sikt krav om sertifisering for å jobbe med ulike fagområ-

der. Målet er at kundene våre skal behandles likt i hele landet og at vedtak fattes på korrekt grunnlag, sier Asbjørn Johnsen som jobber med kjøretøy- og kontrollområdet i etaten.

Jens Storhaug fra Stavanger trafikkstasjon, er med og underviser på Kontroll- og kjøretøystudiet.



Viktig rekruttering

– Vi har en avtale med Universitetet i Agder fram til 2012, med mulighet for forlengelse. Fram til 2012 har vi mange som skal nyrekrutteres på området, som vil få sin utdanning gjennom KKS. Det kan også bli et

åpent studium, slik at ingeniørstudenter kan ha dette som en del av sin utdanning. Det kan gjøre det lettere å rekruttere, sier Johnsen.

I forrige uke var det samling om forvaltning av tunge kjøretøy i hall. Da sto blant annet kontroll av bremsen på timeplanen. Først var det teoretisk gjennomgang ved UiA, deretter praktisk testing og ulike oppgaver i kontrollhallen på Arendal trafikkstasjon.

– Dette er helt fabelaktig, sier Nils Hætta som har jobbet elleve år som kontrollør ved Alta trafikkstasjon.

Ulik praksis

Slik han ser det, er deler av de oppgavene som gjøres på trafikkstasjoner spesielle og som en har monopol på. Derfor er det ingen utdanningsinstitusjo-

ner for personell som er direkte kvalifisert til å gjøre disse oppgavene. Det forutsetter både teknisk og juridisk innsikt.

– Nå har vi endelig fått etatskole. Det har vært et savn, sier Hætta.

– En annen viktig ting er at Kontroll- og kjøretøystudiet skaper et kontaktnett. Det er mye enklere å ta en telefon når du står fast, det er kjempebra. Når en snakker med folk fra andre deler av landet merker en at det er ulik praksis; ulike tolkinge av regelverket gir ulikt svar. Dette er en fin arena å ta opp ting vi er usikre på, slik at de kan avklares for å få lik praksis over hele landet. Stor takk til dem som har sparket studiet i gang, vi kunne ikke vært det for uten, sier Nils Hætta, og legger til at UiA har tilrettelagt studiet veldig bra.

FAKTA

Kontroll- og kjøretøystudiet

Studiet er en kombinasjon av samlinger ved UiA i Grimstad, egenstudier og en praksisperiode på inntil seks måneder med veiledning på egen arbeidsplass.

Til sammen er det 72 timer på samlinger og rundt 50 timer med sjøstudium. Teorien består av et grunnkurs som alle må ta og 12 forskjellige fagmoduler innen kontroll- og kjøretøytekniske fag.

For å bli sertifisert må eksamen være bestått og praksis godkjent. Eksamen fra studiet gir studiepoeng. Deltagerne får bruke arbeidstida til studiene. Hele eller deler av studiet er obligatorisk for de 660 ansatte som jobber med kontroll og kjøretøy.

Flest snøscooterulykker i helgene

For første gang har Statens vegvesen analysert vegtrafikkulykker med snøscootere. Siden 2001 er det registrert 62 slike ulykker.

Henriette Erken Busterud

Undersøkelsen viser at 70 prosent av ulykkene skjedde i helger, og de fleste i mørke. Til sammen har 4 mistet livet mens 24 ble hardt skadd. De under 35 år er mest innblandet i ulykker, og bare 13 av 85 involverte førere brukte hjelm. 145 av de

62 ulykkene var det kun snøscooter innblandet. 11 ulykker var med annet motorisert kjøretøy. 40 prosent av ulykkene var utforkjøring, de fleste skjedde på offentlig veg.

– Undersøkelsen viser at det er høy alvorlighetsgrad på snøscooterulykkene. Erfaringen tyder på at risikoen ved snøscooterkjøring er mye høyere enn ved motorsykkelkjøring. Siden det er så mange alvorlige personskadeulykker, vil vi i Statens vegvesen ta initiativ til å få gjennomført ulike tiltak. I første omgang planlegger vi å utarbeide en håndbok i sikker og

trygg kjøring i samarbeid med Trygg Trafikk, bransjen og Politiet, sier seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen. Snøscootertrafikken er stadig økende, det er nå over 60.000 snøscootere i landet, 10.000 flere enn for sju år siden.

Analyserer snøscooterulykker:

Statens vegvesen har analysert snøscooterulykker. Siden 2001 er det registrert 62 ulykker. 4 mistet livet og 24 ble hardt skadd. (Foto: Statens vegvesen)



VINTERBEREDSKAP



Tøffe brøyteforhold: Harde vintre gjør det krevende med snøbrøyting i Finnmark. (Foto: Giselle Jensen)

Betaler for ekstra brøyting

Staten vil ta større andel av usikkerheten for ekstra-utgifter ved snørike vintre. Legger om funksjonskontraktene fra 2011.

Giselle Jensen

– Vi vil endre måten vi beskriver oppdraget til entreprenørene når det gjelder vintertjenesten. Dette vil gi publikum bedre service og bedre vinterveger. Rett og slett mer kvalitet for pengene, forteller seksjonsleder Tor Sverre Thomassen i Vegdirektoratet.

Standardkrav

I korte trekk går endringen ut på at Statens vegvesen nå vil sette en grense for hvor lang tid, for eksempel etter snøfall, de tillater at føreforholdene på vegen ikke innfrir standardkravene. I dag går tilsvarende krav på hvor mange centimeter snø ulike veger til enhver tid kan ha.

Bedre å tjene på å gjøre noe

– Hittil har vi brukt systemer der vi betaler en fast pris uansett hvor mye det snør en vinter. I teorien skal det jevne seg ut i løpet av en

fem års periode med naturlige svingninger i været, forklarer Thomassen. Fem år er også den vanlige lengden på en funksjonskontrakt.

Ekstra rydding

– Problemet er at entreprenørene i denne kontraktsformen tjener på å ikke gjøre noe. Det blir feil. For å være sikre på at vi får topp kvalitet ute på vegen vil vi derfor heller betale ekstra for snørydding, salting eller strøing når vi får harde vintre. Det er riktigere at staten tar den økonomiske risikoen ved uvanlig harde vintre, sier han. Det betyr at i stedet for å trekke entreprenøren som en straffereaksjon når standarden ikke innfris, får han heller ekstrabetalt når det er behov for større innsats.

Informasjonssatsing

– Vi vil også bli bedre på å informere publikum om hva de kan vente av oss ute på vegene. Noen steder i landet har Vegvesenet allerede gjort en god innsats på informasjon til brukerne. Men nå må vi få et nasjonalt løft slik at alle får tilgang på god og pålitelig informasjon om hva vi forplikter oss til å levere vinterstid, sier Thomassen.

Strategi

Strategien for informasjonstiltaket er ikke klar og den når neppe de tusen hjem før neste vintersesong. Men i hovedtrekk skal Vegvesenet forklare hvilke veger som saltes, hvilke en må forvente har snødekket som brøytes og hvor lenge folk må akseptere å vente etter at føret har forandret seg pga snøfall eller store temperaturendringer.

Seksjonsleder Tor Sverre Thomassen i Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Bandvogn-

Statens vegvesen har alliert seg med sivilforsvaret og andre med operative bandvogner til bergingsberedskap ved eventuell fastkøyring av kolonner i høg-fjellet mellom Aust- og Vestlandet.

Geir Brekke

Både i Lærdal, Eidfjord og på Geilo er det no stasjonert bandvogner til eventuell evakuering av trafikantar som sit fast i kolonne på ein av dei fire fjellovergangane mellom Indre Sogn og Austlandet, Vikafjellet mellom Sogn og Voss, E134 Haukeli og ikkje minst rv. 7 over Hardangervidda.

Fem vogner

Statens vegvesen i Sogn har gjort ein førebels avtale for komande vinter med Sivilforsvaret om stasjonering av to bandvogner frå forsvaret i Lærdal. Desse skal kunne setjast inn ved behov på rv. 53 Årdal-Tyin, E16 Filefjell, rv. 52 Hemsedalsfjell og rv. 50 Aurland-Hol. Det er likeins opna for bruk på rv. 13 Vikafjellet og eventuelt som supplement for dei to overgangane mellom Hardanger og Austlandet.

Men på rv. 7 Hardangervidda har Statens vegvesen i lag med politiet laga eit beredskapsopplegg basert på redningsstøtte frå Øvre Eidfjord på vestsida av vidda og Haugastøl og Geilo i aust. På Garen på vestsida er det stasjonert to bandvogner som til vanleg er i bruk til transport for den veksende hytteturismen på vestsida av vidda. I tillegg har brannvesenet i Hol to bandvogner på Geilo, og Røde Kors nok ei vogn på austsida av fjellet. Tilsaman skulle dette vere god nok

kapasitet til å berge ut samtlige frå ein eventuell fastkøyrd kolonne inne på fjellet. I tillegg disponerer ein snøscootrar og trakkemaskiner som eventuelt kan setjast inn under ein bergingsaksjon.

Eiga bergingsløype

Dei aktuelle aktørane har vore samla til planleggingsmøte på Leiro, der det òg blei sett i gang ein prosess med å få søkt om merka løype for terrenggåande bergingsvogner langs riksvegen. Sidan delar av rv. 7 går gjennom nasjonalpark, er det fylkesmannen som må gi løyve til ei slik løype for motorisert ferdsel innover vidda.

I tillegg til Vegvesenet, politiet og sivilforsvaret er Røde Kors i Eidfjord og Hol trekt inn i beredskapsplanane. Mange har erfaring frå tidlegare bergingsaksjonar på Hardangervidda. Den skjerpaa kolonnepraksisen på fjellovergangane skuldast mellom anna ei hending då ein kolonne køyrde seg fast på rv. 7 over Hardangervidda i vinterferien for to år sidan, og trafikantane blei frakta til Halne fjellstove.

Vegvesenet leiger

Det er politiet som skal leie bergingsaksjonen. Også beslutningen om skjerpaa beredskap blir gjort av politiet, i samråd med mannskap som står for brøytinga på fjellovergangen. Som veghaldar er Statens vegvesen ansvarleg for den auka beredskapen, med innleige av bandvogner og mannskap i beredskap.

Klar for innsats: Ei av bandvognene som står i beredskap ved rv. 7 Hardangervidda. F.v. seksjonsleiar Lars Øyre, Statens vegvesen, lensmann Øyvind Rosseland og vognførar Tom Karsten Garen. (Foto: Geir Brekke)



Gode råd for juletrafikken

- Planlegg turen godt
- Sjekk veg- og kjøreforhold
- Sjekk værmeldingen om været vil endre seg i nærmeste fremtid.
- Undersøk om det er vinterstengte veger eller andre hindringer på strekningen du skal kjøre.
- Sørg for at bilen er riktig skodd, ta med kjettinger
- Kontroller at du har nok drivstoff og spylervæske.
- Ha lykt, slepetau og spade lett tilgjengelig i bilen.
- Varme klær og fottøy bør være lett tilgjengelig i bilen.

Når du kjører

- Hold avstand til bilen foran.
- Ved kø/tett trafikk - hold plass, unngå forbikjøring.
- Tilpass farten etter vær- og kjøreforhold.
- Beregn god tid.
- Bruk bilbelte.

- Hvis du blir trøtt - bytt sjåfør eller stopp og sov i 15 minutter.
- Pass på at det ikke er løse gjenstander i bilen.

Kjøring på vinterføre gir spesielle utfordringer

- Hvis bilen skrener/sladder, flytt blikket dit du vil bilen skal gå. Drei rattet til den siden bilen skrener/sladder, trykk inn kløtsjen så trekkhjulene ruller.
- Spinner bilen - lett på gasspedalen til du får veggrep igjen.
- Nødbrems I en kritisk situasjon vil du bremse kraftig. En bil med ABS vil fortsatt kunne styres hvis ikke farten er for stor eller føret for dårlig. For å sikre maksimalt veggrep for å styre må bremsen slippes og kløtsjen holdes inne.

Mange ulykker

Jul- og nyttårtrafikken er høysesong for trafikkulykker. I årets høytid skjer det 195 trafikkulykker med seks drepte og 240 skadde. Utforkjøring og høy hastighet er hovedårsaken.

– Stor trafikk gir økt risiko for ulykker. En gjennomgang av jule- og nyttårtrafikken de siste fem årene – fra 23. desember tom 2. januar – viser de harde fakta:

- Over 195 trafikkulykker med personskader årlig.
- Seks drepte årlig
- 18 hardt skadde årlig
- 216 lettere skadd årlig

År	Ant. ulykker	Ant. drepte	Hardt skadde	Lettskadde
2003	147	4	10	226
2004	187	9	21	256
2005	137	4	18	178
2006	160	8	14	210
2007	163	3	35	209

beredskap



På mobilen

Veg- og trafikkmeldinger fra Statens vegvesen er nå tilgjengelig i "mobilvennlig" versjon. Disse sidene er tilgjengelig på www.vegvesen.no/trafikk/mobil. Det er laget en enkel meny som vises i de fleste nettlesere, hvor brukerne kan velge mellom de mest besøkte rapportene: Viktigste meldinger, stengninger og kolonnekjøring, fjelloverganger samt helgetrafikk ut av eller inn til Oslo.

Betre kolonne-prognoser

– Før juletrafikken set inn for alvor, vil vi prøve ut vårprognoser som eventuelt kan gi kolonnekjøring dei fire næraste timene, i første omgang for rv. 7 Hardangervidda.

Geir Brekke

Det seier leiar for vegtrafikksentralen i Statens vegvesen Region vest, Terje Totland til Vegen og vi.

– Vi vil at trafikantar på veg mot høgfjelloverganganane frå vest skal sleppe å bli ståande i timesvis og vente på å kome seg over fjellet. Vi vil prøve oss litt varsamt i starten med dette tilbudet. For det er nytt farvatn for oss å levere prognoser for innføring av kolonne fire timar på førehand, seier Totland. – Det er prognoser for vèrtil-

høva og dermed regulariteten for trafikken vi vil satse meir på med dette opplegget, seier seksjonsleiar Lars Øyre i Statens vegvesen.

– Vi vil melde prognoser gjennom fire kategorier. Det er open veg med fri ferdsel, mogleg innføring av kolonnekjøring, kolonnekjøring, og stengd veg. Alle varsla vil gjelde for dei fire neste timane.

Statens vegvesen vil denne veka få på plass ny fritekst-tavle for høgfjellstrafikantane ved Hønefoss, slik at dei lettare kan velje overgang mot vest etter kva veg som er open.

Når det er innført kolonnekjøring, vil Statens vegvesen prøve å leggje inn ventetid på kolonne på tavlene ved Hønefoss og Trengerid i Bergen, slik at trafikantane skal kunne gjere eit val. Ei tilsvarande ny tavle på Gol i Buskerud vil etter planen kome i drift før sommaren 2009.



Tom B. Hansen på vegtrafikksentralen i Bergen siktar seg inn mot betre vårprognoser med eventuelt kolonnevarsel når juletrafikken set inn i år. (Foto: Geir Brekke)

Stengte bommer

Noen fjelloverganger er stengt ved jul og nyttår. Stengningene må overholdes slik at bilister ikke tar seg forbi bommene og kjører seg fast.

– Respektér at bommen er nede så unngår vi ulykker, er juleønsket fra Statens vegvesen.

Det er egne tidspunkter for stengning og åpning. I tillegg er en del veger natte- eller vinterstengt. Oppdaterte veg- og trafikkmeldinger og nyttige tips for jule og nyttårstrafikken finner trafikantene på Vegvesen.no, NRK1 tekst-tv (side 350) eller ved å ringe Statens vegvesens veg- og trafikkmeldingstelefonen 175.

Disse fjelloverganganene er stengt i jula

E6 Saltfjellet (Nordland)

Stenger: Onsdag 24. desember, kl. 17
Åpner: Torsdag 25. desember, kl. 12

E10 Bjørnfjell (Nordland)

Stenger: Onsdag 24. desember, kl. 17
Åpner: Torsdag 25. desember, kl. 12

Rv. 7 Hardangervidda (Hordaland)

Stenger: Tirsdag 23. des., kl. 23.30
Åpner: Lørdag 27. desember, kl. 07

Stengt ved nyttår:

Rv. 7 Hardangervidda (Hordaland)
Stenger: Onsdag 31. des., kl. 15:00
Åpner: Fredag 2. januar, kl. 10:00

Øvrige fjelloverganger har vanlig nattestengninger ved jul og nyttår

AKTUELT

**Bil-karar**

■ ■ – Vi ønsker å satse på kollektivtransport, og det er ei god satsing i budsjettet på dette. Så er det jo eingog slik at damer føretrekkjer kollektivtransport heller enn å køyre bil sjølve – det er mogleg det heng att nokre kjønnsroller her, at det er karane som helst grip fatt i bilen, sa Torstein Rudihagen (Ap) i eit innlegg i Stortinget.

Formidabel

■ ■ – Med ansvar for dei øvrige riksvegane og ferjene blir fylkeskommunen ein endå viktigare aktør innan samferdsel. Vi veit at det er eit stort behov for opprusting og nybygging på dette vegnettet, så oppgåva er formidabel, sa fylkesordførar Torill Selsvoll Nyborg (Kr.F) m.a. i talen sin til Hordaland fylkesting i Bergen sist veke.

**Glad president**

■ ■ – Eg er veldig glad for at denne regjeringa har gripe fatt i vegvedlikehald. Som president i Løvebakken MC-klubb veit eg at dårleg vegvedlikehald er livsfarleg for MC-folk. Om det ligg sand på asfalten, eller om det er hol i vegen, er det klart at det kan vera dødeleg, sa Hallgeir H. Langeland (SV) i transportordskiftet i Stortinget.

Stanser avansert juks

Avansert elektronisk utstyr tatt i bruk av Statens vegvesen har nå avslørt et forsøk på å bruke skjult videoutstyr for å jukse på teoriprøven.

Håkon Aurlien

Midt i november ble en 36 år gammel mann avslørt med skjult videoutstyr på kroppen under en teoriprøve ved Risløkka trafikkstasjon i Oslo. Prøven foregår på en dataskjerm og mannen overførte videobilder av teoriskjermen til en medhjelper i en bil utenfor. Via en mini-høytaler i øret fikk han hjelp til å velge rett svaralternativ. Politiet ble tilkalt og mannen la straks kortene på bordet. Han hadde truffet medhjelperen på en kafé i Oslo og hadde betalt kroner 4000 for hjelp til å bestå teoriprøven.

– I trafiksikkerhetens navn må vi få stanset slikt juks. Folk må kunne spillereglene i trafikken, sier seksjonsleder Stene Jakobsen i Stor-Oslo distrikt.

Tetter igjen

Samme metode er tidligere avslørt under teoriprøver ved Drøbak, Billingstad og Risløkka trafikkstasjoner. En av sakene er henlagt mens to er under vurdering. Den siste saken nå er ferdig politietterforsket og sendt til påtaleavgjørelse. Samtidig arbeider Statens vegvesen for å tette igjen mulighetene til å jukse. Fokus rettes også mot bakmennene; tidlig i desember dømte Oslo tingrett en mann til 18 dagers ubetinget fengsel. Han hadde forsøkt å ta en teoriprøve i en annen persons navn og ble dømt for falsk forklaring.

Oppdager: Avansert utstyr tatt i bruk av Statens vegvesen stanser avansert kamerautstyr brukt for å jukse under teoriprøven. (Foto: Håkon Aurlien)



Sognefjorden: E39 Lavik-Oppedal over Sognefjorden er mellom ferjesambanda som har vore konkurranseutsett i år. (Arkivfoto: Geir Brekke)

OMKAMPAR OM FERJETILBOD:

Kan gi ulikt nivå

Misnøye med ferjetilbodet har ført til omkampar om innhaldet i konkurransegrunnlaget. Resultatet kan bli ulike servicenivå på like samband i regionen.

Geir Brekke

Det går fram av ein førebels oppsummering om erfaringane med konkurranseutsetting i ferjesektoren i Region vest som leiar for ferjeseksjonen, Eli Marita Vik Næss, har lagt fram.

Ho informerte kommunikasjonskomiteen på Stortinget om

desse erfaringane då dei vitja Sogn og Fjordane i haust.

Ventar seg mykje

– Det var store forventningar blant trafikantane om betre rutetilbod og ferjemateriell då vi starta med utlysing av samband på tilbod, seier Vik Næss. Vi opplever manglande aksept frå trafikantar, kommunar og politikarar for driftsstandarden som er vedteken i Nasjonal transportplan for 2006-2015. Den blir oppfatta som for dårleg i høve til store forventningar.

– Vi opplever eit stort engasjement frå trafikantgrupper, pendlarforeningar og kommunar. Ikkje minst såg vi dette då vi hadde konkurranseutsetting av ferjesamband før lokalvalet i 2007. Samstundes har stortingsfolk engasjert seg i samband i sine heimfylke. Det store

engasjementet kan forklarast med at forventningane ikkje står i forhold til dei sentrale føringane for konkurransen, seier Vik Næss.

Omdømme

– Vi opplever at manglande aksept for driftsstandarden som styringsverktøy og stadige omkampar har ført til utydelege styringssignalar for Statens vegvesen som fagetat. Konsekvensen av dette kan bli ulikt servicenivå på like samband i regionen.

– Vi ser eksempel på at lågtrafikkerte lokalsamband, der engasjementet er størst, får eit relativt sett betre rutetilbod enn høgtrafikkerte gjennomfartsamband. Ei forklaring er at kommunane gjerne viser større interesse for mindre lokalsamband enn i store stamvegsamband.

– På grunn av omkampar om

innhaldet i konkurransegrunnlaget kan Statens vegvesen bli oppfatta som utydeleg og uryddig, noko som går utover omdømmet vårt, seier seksjonsleiaren.

Fungerer

Det er stundom vanskeleg å få ferjekaiene til å høve til ferjemateriellet, og det går heller smått med fornying av ferjekaiene. Dette kan føre til behov for fleire mindre ferjer, noko som gir dyrare drift enn om vi fekk oppgradert ferjekaien. – Elles viser erfaringane at det kjem inn to til seks tilbod i kvar konkurranse. Det er mindre konkurranse på små enn større samband, men dette blir betre når vi har lyst ut fleire små samband i større pakkar, seier Eli Marita Vik Næss i Statens vegvesen Region vest.

Dyrt å oppdatere GPS

■ ■ Det er dyrt å oppdatere GPS-kart i bil. Håndholdte systemer er like gode, men billigere både ved kjøp og oppdatering. Asbjørn Eilefsen i Statens vegvesen anbefaler oppdatering av GPS hver gang produsentene lanserer nye versjoner, som regel en gang i året. Oppdateringspriser ligger på 1500 til 2500 kroner, skriver Forbrukerrapporten.

Julepakke

■ ■ Spørsmålet om kven som skal styre arbeidet med konseptvalutgreininga for transportanalysen i Bergensområdet vil venteleg bli avgjort av Samferdsledepartementet før jul. Normalt er det Statens vegvesen som har oppgåva, men i Sør-Rogaland er det fylkeskommunen som leiar arbeidet med KVVU for transportplanlegginga på Nord-Jæren no.

Vil ha mer sykkel

■ ■ Rådmannen i Sandefjord kan tenke seg å forlenge det fireårige sykkelbyprosjektet mer enn til den planlagte avslutningen i 2009. Den ferske sykkelbyplanen trekker linjene vidare for helhetlig utvikling av sykkelbruk i Sandefjord. I fireårsperioden fra 2006 skal byen bruke 36 millioner kroner til diverse sykkel fremmende tiltak.

**Fire nye OPS-framlegg**

■ ■ I transportdebatten i Stortinget kom Trond Helleland (H) med framlegg om fire nye OPS-prosjekt: Rv 7 Sokna-Ørgenvika i Buskerud, E18 i Østfold, E39 Os-Bergen og E6 vest for Alta i Finnmark. Helleland (bildet) er glad for at opposisjonen står samla bak kravet om offentlig privat samarbeid, som kan gi halvert byggetid. (Foto: Stortinget)

-Driftsbudsjettene må økes

– Det blir stadig dyrere å drifte et moderne vegnett i Norge. Grunnen er økte kvalitetskrav, teknologi og sikkerhet. Derfor må drift og vedlikehold økes i vegbudsjettene i årene framover.

Kjell Wold

Det sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen på Fjellsprengningsdagen i Oslo. Her ble han utfordret til å si noe om hvilke utfordringer og strategier Statens vegvesen jobber med de neste fem-ti årene. Det klareste eksemplet på de økende drifts- og vedlikeholdskostnadene kan illustreres ved utviklingen av vegnettet i hovedstaden.

Rådyr tunneldrift

– Mens vegtunnelene i Stor-Oslo distrikt, som Statens vegvesen har ansvar for, bare utgjør 3 prosent av den samlede veglengden i distriktet, står de for hele 36 prosent av det totale driftsbudsjettet for vegnettet.

Det viser hvilke formidable utfordringer vi har i årene framover med å ta vare på vegkapitalen og stanse forfallet. Det anslås i dag til minst å være 17-18 milliarder kroner på landsbasis, men er i realiteten enda større, sa vegdirektøren.

– I vårt forslag til NTP styrkes derfor også vedlikeholdet på norske

veger neste år med 30 prosent, sa han.

Påplussinger

Vegdirektøren er fornøyd med påplussingene på 2009-budsjettet med en økt totalramme på 1,6 milliarder kroner eller + 10,4 prosent. Rassikringsbudsjettet økes til 650 millioner kroner, en økning på 25 prosent. Men også her har vegdirektøren en advarsel.

– Også utgiftene til rassikring vil kreve stadig større utgifter. Mange steder i dag ser vi at ytterligere rassikring betyr det samme som at flere og flere farlige vegstrekninger må erstattes med tunnel. Det er ikke bare kostbart å bygge, men enda dyrere å drifte, påpekte han.

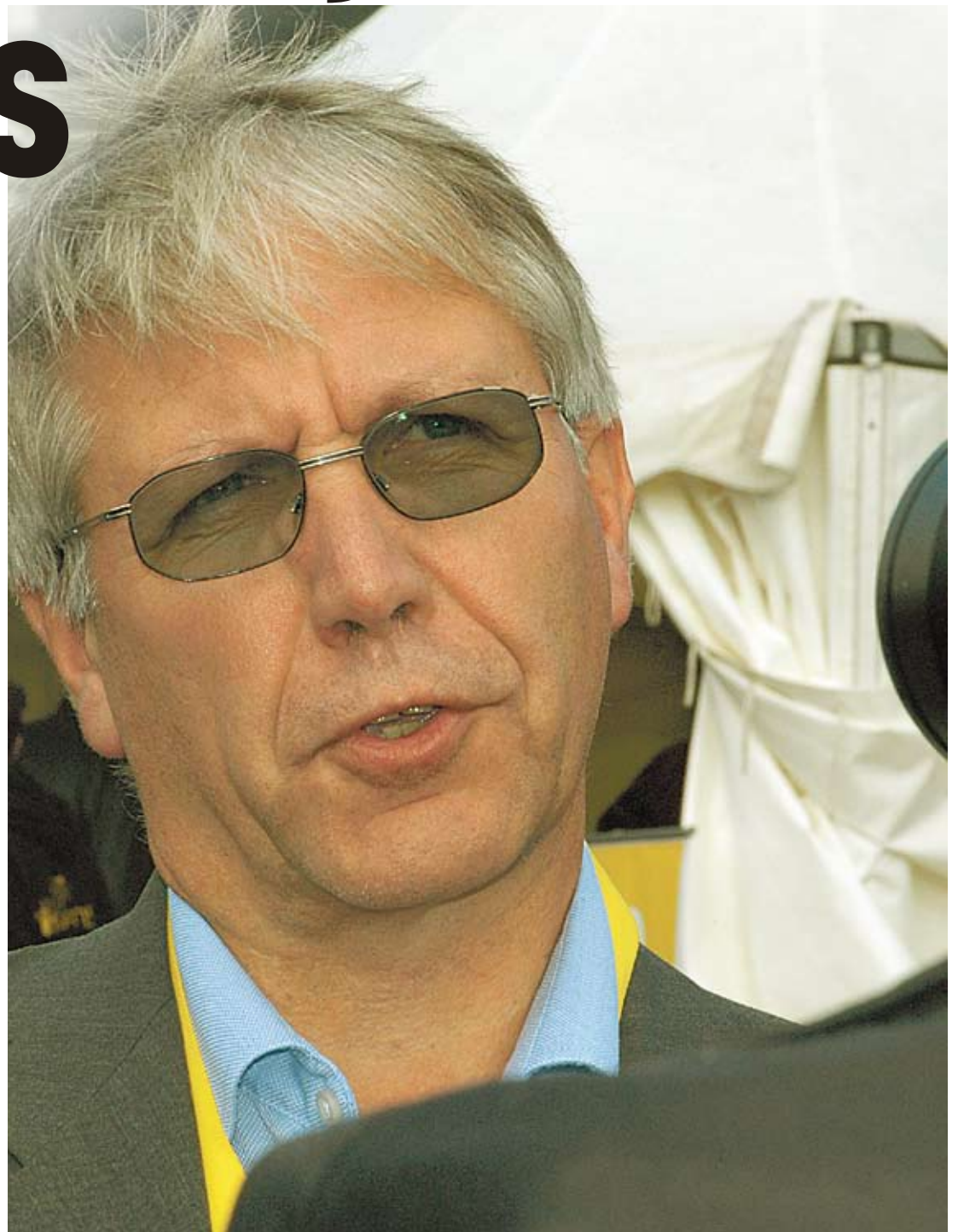
Største byggherre

Statens vegvesen er landets største byggherre med om lag en tredel av den totale omsetningen. I Norden regner en nå med at hele 40 prosent av all bygge- og anleggsvirksomhet skjer innen veg- og jernbanesektoren.

– Med den store betydning vi som etat også vil ha på samferdselsektoren i årene som kommer, understreker det bare behovet og ønsket vi har om et mye tettere og bedre samarbeid med bransjen, sa vegdirektøren.

Mer til vegdrift:

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen vil øke budsjettene til vegdrift- og vedlikehold de neste årene. (Foto: Kjell Wold)



Bussene kommer raskere fram

Bussreisende sparer mange minutter i rushtiden. Flere setter igjen bilen.

Henriette Erken Busterud

I sommer ble det etablert 5 km nye kollektivfelt i Trondheim på bekostning av kjørefeltene for bil.

Mindre kø: Trafikken glir lettere inn og ut av Trondheim i morgenrushet etter at det ble innført kollektivfelt og flere bussruter. (Foto: Gry Kari Stimo)

Sammen med flere bussavganger har dette gitt resultater.

– De siste målinger viser at det i rushtida er 1700 færre biler, det vil si 2000 færre personer med bil til og fra Trondheim fra sør, sier kollektivkoordinatør Steinar Simonsen i Statens vegvesen. 400 av disse har gått over til å ta buss, 600 sykler eller går, mens resten reiser på andre tidspunkt eller tar andre veier.

På rett veg

Målet er at hastigheten for buss skal øke med 25 prosent. Det målet er allerede nådd i ettermiddags-

rushet ut av byen, mens farten i morgenrushet har økt med 16 prosent. Hovedproblemet som gjenstår er at en del biler kjører ut i et par kryss for det er klart på motsatt side slik at de sperrer for både busser og annen trafikk.

Kollektivfelt

– Vi har fått noe kritikk på grunn av at kollektivfeltet ofte er "tomt". Bussene, mc, mopeder og el-biler utgjør bare 15 prosent av trafikken, men de frakter mer enn halvparten av trafikantene, understreker Simonsen.

REPORTASJE

Navneansvarlig: Johnny Andersen i Statens kartverk er ansvarlig for sentralt stedsnavnregister (SSR). (Foto: Kjell Wold)

■ Johnny Andersen forvalter 790.182 steder med 919.183 ulike offentlig registrerte stedsnavn på fem forskjellige språk i Norge. Blant dem 113 x Ås og 149 x Vik. Og mer sjeldne Klekken og Dunkehybelen.



Kjært sted

Kjell Wold

– Stedsnavnloven (lov om stadnamn) Stortinget vedtok i 1990 og som trådte i kraft 1/7 1991 har satt det offentlige Sentralt stedsnavnregister (SSR) i system på en helt annen måte enn før. Men alt fra opprettelsen av Kartverket tilbake i 1773, hovedsakelig av militære grunner, har det foregått systematisk registrering og kartlegging av stedsnavn i Norge, forteller oppdragsansvarlig for SSR, Johnny Andersen.

235 år

Da Kong Christian VII opprettet den første "sivile" norske statsetat i Norge for 235 år siden var hovedbehovet å kartlegge stedene nærmest svenskegrensen fra Halden i sør til Finnmark i nord. Norge skulle beskrives ut fra tre forhold: Geografisk beskrivelse, statistisk beskrivelse og karttegning.

– De første systematiske beskrivelsene av stedsnavn over hele landet tok til om lag hundre år senere etter at arbeidet med bokserien "Norske Gaardnavne" tok til omkring 1870 av Oluf Rygh. Etter dette ble navnesamarbeidet mellom navnekonstulenter og Norges Geografiske Oppmåling (NGO) etablert. Og det har pågått siden, forteller Andersen.

102.000 saker

Fram til 1948 sorterte Kartverkets virksomhet under Forsvarsdeparte-

mentet. Fra 1948 til 1973 var Kartverket underlagt Samferdselsdepartementet, mens det fra 1973 og starten på miljøepoken ble lagt inn under Miljøverndepartementet som det også tilhører i dag.

– Vi og vår virksomhet har nok vært en litt anonym og tilbaketrasket potet som har vært veldig nyttig og helt nødvendig å ha, men som kanskje ikke har funnet sin riktige plass i statsapparatet og derfor har levd en utfortjent anonym og tilbaketrasket tilværelse i det offentlige rom. Vi er en slags skjult grunnvoll i samfunnet, sier Andersen. For Kartverkets sju ansatte som arbeider med stedsnavn har hatt mer enn nok å gjøre siden starten for 17 år siden. Pr. medio desember 2008 har de navneansvarlige i Statens kartverk behandlet 102.000 navnesaker. Det vil si flere små og store navnesaker til behandling hver dag året rundt siden begynnelsen i 1991.

Å og O

I Sentralt stedsnavnregister (SSR) fins kun to stedsnavn på bare en bokstav. Å i Lofoten og 15 andre steder i Norge og stedet O ved Gran på Hadeland og Re i Vestfold. Offisielle norske stedsnavn på bokstavene C, Z, Q og X eksisterer ikke. Og av Nes fins det 187 steder og Mo 152 steder i Norge.

– I tillegg til våre drøye 919.000 registrerte stedsnavn vet vi det fins flere ganger så mange uoffisielle stedsnavn i Norge som ikke er avtegnet på noe kart, men som sikkert brukes av en del folk helt lokalt. Skjementnavn og slikt står ikke i vårt register, sier Kartverkets navneforvalter.



FAKTA

Sentralt stedsnavnregister (SSR) Statens kartverk på Hønefoss Norges nasjonale register for skrivemåten av stedsnavn. Registret inneholder alle skrivemåter fastsatt etter reglene i § 10 i lov om stadnamn. Trådte i kraft i 1991. Inneholder i dag 790.182 steder og 919.183 stedsnavn, hvorav om lag 30.000 samiske navn. I tillegg til opplysninger om skrivemåte inneholder registret info om språk, tilhørighet, geografisk plassering, objekttype, vedtaksinstans og dato samt forekomst på skilt og kart og så videre. Fri tilgang til stedsnavn i SSR gis via Kartverkets internettjeneste www.statkart.no eller www.statkart.no/norgesglasset

-rart navn

Øvrørnefjeddstakslåttå

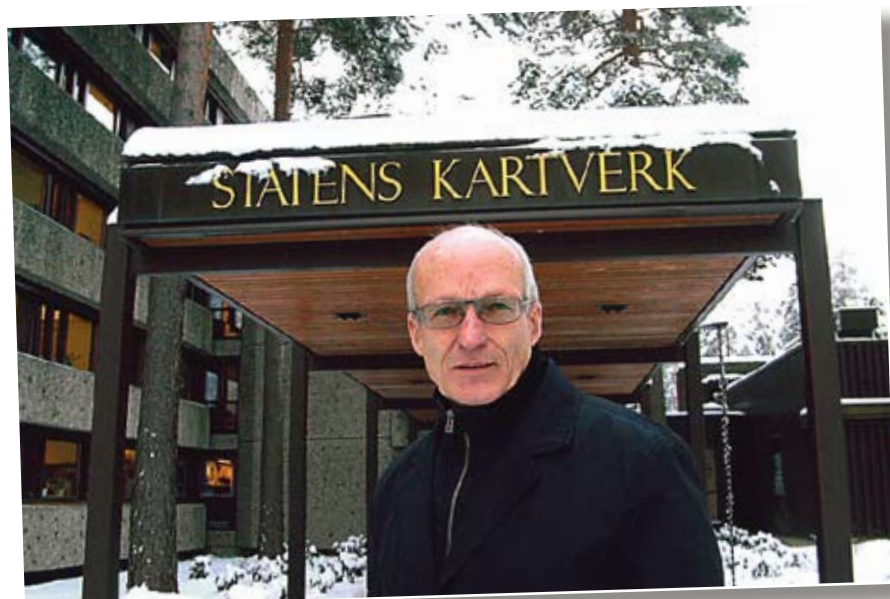
Er det offisielle og godkjente stedsnavnet på ei myr på Sørlandet. Stedet med trolig Norges lengste navn ligger i Åseral kommune i Vest-Agder. SSR-forvalteren på Hønefoss kjenner ikke til noen stedsnavn i Norge som er lengre enn dette 24 bokstaver lange navnet. Og navnets sisteledd tyder på at det er et navn på et sted der en gikk for å slå gras.

– Vår myndighet er ikke å bestemme hva nye eller gamle steder skal hete, men kun hvordan navna skal skrives. Vår myndighet er å fastsette skrivemåten av navn på alle naturlokaliteter nedarvede gårds- og bruksnavn i landet. Vi fastsetter også skrivemåte på vegne av andre statlige etater, som for eksempel Vegvesenets bruer og tunneler.

Nye navn

Kommunene fastsetter både navn og skrivemåte på tettsteder, grende, boligfelt, bydeler, parker gater, veger og kommunale anlegg – og på alle navn som skal brukes i offentlig adressering. Untatt gårdsnavn og bruksnavn.

På nye navn som etableres i forbindelse med vegbygging, må vi få i gang en prosess med fastsettelse av navn og skrivemåte. Statens vegvesen er blant flere etater som kunne spart mye kostnader på et tettere og bedre samarbeid med oss ved fastsettelsen av stedsnavn, sier Johnny Andersen med et lurt, men hyggelig smil.



Statens kartverk: Sentralt stedsnavnregister er plassert på Hønefoss. Johnny Andersen sørger for at stedsnavnene har riktig skrivemåte.

AKTUELT

**Stor konkurranse om Farsundoppdrag**

■ ■ Det er stor konkurranse om jobben med å bygge ny fv. 651 utenom Farsund sentrum (bildet) i Vest-Agder. Sju tilbydere kjemper om å bygge 1,3 km ny veg inkludert 340 meter tunnel, tre rundkjøringer og tilknytningsveger. Vegen til noe over 100 millioner kroner skal byggestartes januar/februar 2009 og stå ferdig 18 måneder senere, det vil si

høsten 2010. Disse sju har lagt inn bud: Skanska Norge AS: 105,21 millioner kroner, Mesta AS: 111,7 millioner kroner, Kruse Smith: 109,2 millioner kroner, Lindland Maskin AS: 107,6 millioner kroner, Veidekke AS: 102 millioner kroner, Risa AS: 106,1 millioner kroner og Repstad Anlegg/PK Entreprenør: 117,8 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)

Strengere CO2-krav

■ ■ EU-landene ble mandag enige om stramme mål for klimagassutslipp fra bilparken. De nye reglene blir innført gradvis fra 2012 og innebærer at nye biler må bli 18 prosent mer energieffektive i løpet av de neste seks årene. Fra 2015 kan en nyprodusert bil ikke slippe ut mer enn 130 gram CO2 per kilometer, mot dagens 158 gram.

Vegåpning i Kragerø

■ ■ Torsdag 18. desember åpner den nye parsellen på rv. 38 i Kragerø. Det gjelder parsellen Eklund-Sannidal. Arbeidene er utført av entreprenørfirmaet Albert Hæhre AS og har tatt om lag to år. Parsellen er på snau fire kilometer og går på enkelte strekninger langs det gamle jernbanespor til Kragerøbanen. Jørn Rinde i Statens vegvesen har vært byggeleder.

LO Stat for samlet vegvesen

På LO stat sin Kartellkonferanse appellerte Forbundet for ledelse og teknikk (FLT) for en helhetlig administrering av vegnettet, noe LO Stat også har sluttet seg til.

Henriette Erken Busterud

– Det er viktig å gi klare signaler ovenfor Kommunenes Sentralforbund om hvordan man vil at driften og administrasjonen av vårt lands vegnett skal ivaretas. Etter vår oppfatning er dette klart nedfelt i statsbudsjettet. Det skal skje med en sams statlig vegadministrasjon, sa hovedtillitsvalgt for FLT Lars Fuglesang på Kartellkonferansen.

Samtidig med Kartellkonferansen var det også representantskapsmøte. Fra den kom en uttalelse fra en enstemmig fagbevegelse om samferdsel og miljø. Der heter det blant annet:

”LO Stat mener det er viktig at Statens vegvesen beholdes samlet som en felles nasjonal ressurs. Kompetanse knyttet til overordnet vegplanlegging, kollektivtransport og budsjett skal være underlagt Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen må bistå fylkeskommunene med de øvrige riksveger på samme måte som de i dag bistår med fylkesveiene”

Videre vil LO Stat blant annet ha mer midler til forskning, raskere utbygging og bedre logistikkknutepunkter. De vil også ha høyhastighetstog og klimavennlig drivstoff i bussektoren, noe de mener må skje med sterk sentral styring.

Rolegare E16

– Vi får tilbakemeldingar på at tungtrafikken går rolegare på E16 gjennom Lærdal den siste tida, seier seksjonsleiar Thormod Gausdal i Statens vegvesen. Denne hausten har politiet og Statens vegvesen hatt ekstra innsats med kontrollar i Lærdal i Sogn og Fjordane. På same vis som sommarstid har det vore egne skilt som informerer trafikantane om forsterka kontroll.

– Politiet har konsentrert seg om fart, medan Statens vegvesen har kontrollert dekk og kjetting-utrusting. Vi har hatt eit felles møte der vi var samde om lik forståing av reglane kring dekk og kjetting, og ikkje minst lik reaksjon ved avdekking av manglar, seier Gausdal.

Dessutan har fartsgrensa på den smalaste delen, Håbakken-Seltun, blitt skilta ned frå 80 til 70 km/t. Dette skjer som ei direkte oppfølging av tilrådinga frå ulykkesgruppa i distriktet. Her skjedde det to tragiske dødsulykker med tungbilar tidlegare i år.

Kjentmann på ras

Brøytesjåfør og kjentmann holder øye med fjellsida og skredområdet. Han senker bommen foran naboer og venner om nødvendig. Manglende plan for evakuering skremmer ham mest.

Giselle Jensen

Han overvåker været, kjenner på snøkvaliteten og observerer fjellsida i hjembygda. Alt for å levere Vegvesenet kvalifiserte oppfatninger av faren for snøskred. Svein Haugli er Vegvesenets kjentmann på Breivikeidet i Troms. Oppdraget er dels en forlengelse av jobben som brøytesjåfør på E8, men i realiteten er det livslang erfaring i å leve under en skredfarlig fjellsida som kvalifiserer nettopp ham til den viktige jobben.

– Jeg fører logg over vær, temperatur og snøfall. Notatene går mange år tilbake i tid og gjør analysene enklere, forteller han. Er han usikker tar han en kjøretur til baksiden av fjellet for å se på forholdene. Løsneområdet i Breivikeidet ligger 800 meter oppe i fjellet, der kan det være helt andre værforhold enn nede i bygda.

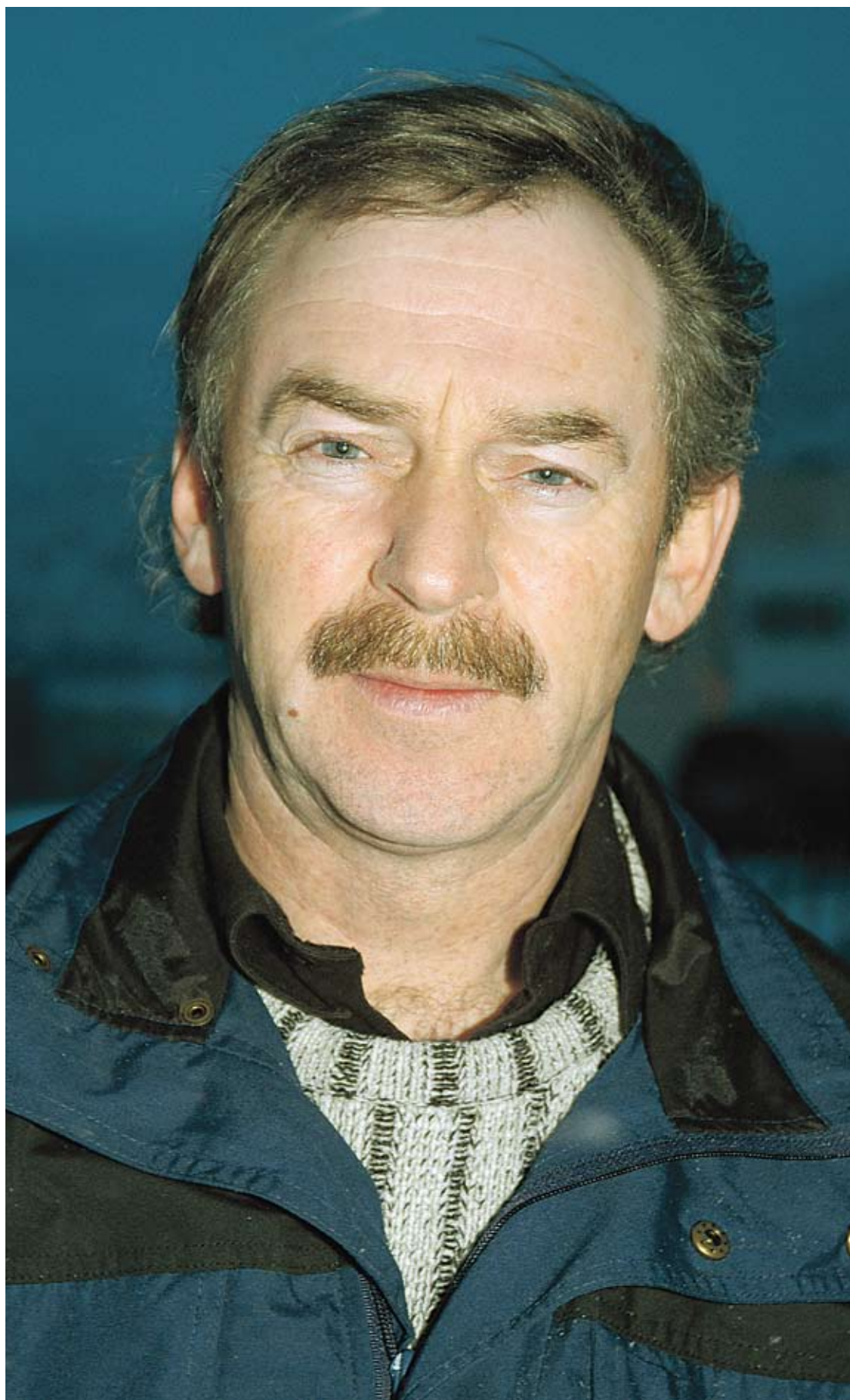
Mangler kriseplan

– Det som skremmer meg mest er at vi helt mangler beredskapsplan for evakuering ved skred, sier han. Hva om det kommer et skikkelig storskred? Det virker ikke som noen egentlig forstår hvor alvorlig dette kan bli, sier han oppgitt. Han har forsøkt å påvirke kommunen til å rydde traseer for evakuering, har foreslått sikre ruter der skredet aldri har nådd og lagt planer for å frakte folk ut. Men så langt har ingen fulgt opp utspillet. I 1997 omkom to mennesker i dette området, snøskredet kom og tok med seg hele huset. Mannen var ute på tomte, mens kona var inne. Begge omkom. – Vi kan ikke begynne å rydde skog for evakuering når skredet er et faktum, påpeker han.

Faresignal

– Er du ute i fjellet og hører en svak susing skal du komme deg unna fort. Skredet kan ramme så langt som 200 m unna der det utløses, advarer kjentmannen. Noen ganger kan små skred stoppe ved skogkanten. Haugli må stadig på tur for å kjenne på snøen og se om det har gått små skred som ikke rakk ned i bygda.

– Når det blåser nordvest blir jeg på vakt, og selvsagt når det snør. Kommer det regn på nysnør er det fare, mens frost stabiliserer snøen. Jo kaldere jo bedre, utdyper han.



Tyngende ansvar: Svein Haugli leser snøen for å varsle skred. (Foto: Giselle Jensen)

– Jeg må også ut og speide etter reinsdyr med kikkert. De utløser jo fort skred om de kommer på rett sted, forteller han.

Stort press

– Det er ikke helt uproblematisk å stenge vegen rett for nesa på naboer

og gamle venner som absolutt må hjem fordi de har ansvar og forpliktelser som venter. Jeg føler at jeg bør varsle alle i rimelig tid før jeg stenger, sånn at de får ordnet det nødvendige før bommen går ned. Det er ingen plikt, men jeg synes det er veldig ubehagelig om jeg ikke får

sagt fra, sukker han. Han har sin intuisjon og erfaring å vise til når han nekter folk å reise hjem. De blir forbanna og det blir en del kjefting i følge Haugli. Han synes det er en lettelse når det faktisk kommer skred, for å stenge vegen uten at skredet kommer er lite populært.



Holet på plass: Jostein Fjøsne (t.v.) og Helge Giljarhus i Statens vegvesen måtte flytta påhogget for den nye Myrkdalstunnelen. (Foto: Geir Brekke)

Grunnsjekk må takast tidleg

– Det er viktig at tilstrekkelege geologiske vurderingar blir tekne i reguleringsprosessen for å unngå overraskingar ved byggjstart.

Geir Brekke

Det seier prosjektleiar Lars Magnar Røneid i Statens vegvesen. Han leiår bygginga av rv. 13 Myrkdalstunnelen, der byggherren måtte flytte påhogget til tunnelen etter at arbeidet var sett i gang, på grunn av dårleg fjell. Arbeidet blei forseinka og dyrare enn forventa.

Det er ikkje berre i Nord-Trøndelag at Statens vegvesen har støytt på

vanskar under fjellsprenging dei siste åra. Det er fleire store tunnelprosjekt der ein har måtta flytta forskjæringa før tunneldrivinga kunne ta til.

Justeringer

Men ved andre høve blir det gjort justeringar ved endring av reguleringsplanen. Dette er tilfelle der grunnundersøkingar avdekkar vanskelege tilhøve i tide til å endra planane. Eit nytt døme på dette er reguleringsplanen for nye E39 Teigen-Torvund i Sogn og Fjordane, der Statens vegvesen no vil flytta planlagt vegline minst 10 meter lenger inn på land i Norevik på grunn av dårlege grunntilhøve i strandkanten av Sognefjorden.

– Vi har flytta påhogget til Myrkdalstunnelen 23 meter. Dermed heldt vi oss innanfor regulerings-

grensa, og unngjekk ein ny runde med plangodkjenning, seier Røneid til Vegen og vi. Det synt seg at det var ein stor laus blokk i staden for fast fjell rett over der tunnelen skulle starta i sørenden av Myrkdalsvatnet. Ved å flytta tunnelmunninga eit lite stykke er problemet blitt løyst.

800 boltar

I motsett ende av den 1080 meter lange tunnelen har det vore vanskeleg fjell i dagsona, med skjæringar på opp mot 40 meter. Geologane vurderte her ei forlenging av tunnelen, men dagline blei vald. Det er sett inn kring 800 boltar på inntil seks meters djupne for å sikra fjellsida. Grøfta mot rv. 13 er dessutan opptil 10 meter brei for å kunne ta imot eventuelt nedfall i framtida utan at trafikken blir råka.

– Lokalkjende har peika på at tunnelen burde vore forlenga nordover forbi halvskjæringa, men det ville gje eit dyrare totalprosjekt og vanskar med finansiering i 2008, seier han.

Hyttepengar

Entreprenørane sette inn ekstra innsats på anlegget siste halvår for å ta inn tapt tid, og no ligg det an til at rv. 13 Ulvundsøyeni-Nesheim blir opna ein månad før tida. Voss fjellandsby ved foten til Vikafjellet er blitt ein stor og populær hytteby med stabile snøtilhøve. Hytteprosjektet tek del i del-finansiering av rassikringstunnelen i form av kjøp av tunnelmassar til 12 millionar kroner. Elles er både Voss og Vik kommunar inne med forskottering på 30 millionar kroner av totalkostnaden på kring 150 millionar kroner.

MYRKDALSTUNNELEN

Lengde: 1.570 meter
Tunnel: 1.080 meter
Portal og overbygg: 140 meter
Kostnad: 150 millionar kroner
Finansiering: 30 millionar kroner i forskot frå Voss og Vik kommunar, resten statsmidlar. Dessutan kjøper Voss Fjellandsby stein for 12 millionar kroner.
Planlegging og prosjektleiing: Statens vegvesen
Hovudentreprenør: Kruse Smith
Byggeperiode: September 2007 til desember 2008 (Grøntanlegg våren 2009)
Opning: 20. desember

Stor lokaltrafikk i Grenland

Over 90 prosent av all biltrafikk i Grenland er enten ren internttrafikk/lokaltrafikk eller regiontrafikk til og fra Skien/Porsgrunn. Bare fem prosent er ren gjennomgangstrafikk.

Kjell Wold

Det viser en reismønsterundersøkelse i Grenland fra april i år. Trafikkundersøkelsen ble utført av Statens

vegvesen i samarbeid Høgskolen i Telemark og konsulenter. Over 3000 trafikanter deltok i undersøkelsen som ble gjort på sju sentrale inn- og utfartssteder i Skien og Porsgrunn på hovedfartsårene E18, rv. 32, rv. 36, rv. 354 og rv. 353/356. Undersøkelsen viser at de fleste bilreisene skjer mellom sentrale Grenland og de ytre sonene, 40.500 turer eller om lag 54 prosent av en beregnet totaltrafikk på rundt 74.500 biler. 29.100 turer eller 39 prosent av totaltrafikken skjer internt i sentrale Grenland

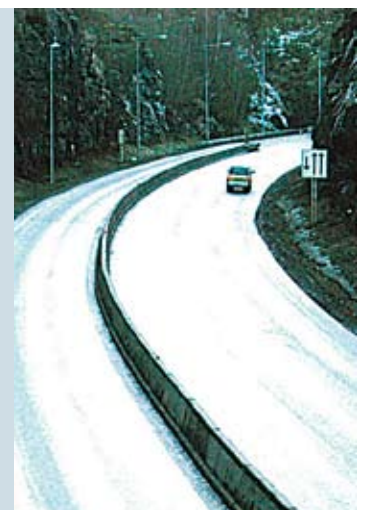
og er lokaltrafikk. Det gir en andel gjennomgangstrafikk ned mot fem prosent, som er veldig lavt. Trafikken ut og inn av sentrale Grenland forholder seg likt på sonene i Porsgrunn og Skien. Det er området langs E18 sør som gir mest trafikk ut og inn fra sentrale Grenland. Ren lokaltrafikk er også størst i Porsgrunn.

65 prosent av reisene er arbeidsrelaterte reiser. Over 40 prosent av bilistene reiser strekningen 4-7 ganger ukentlig og åtte av ti bilister kjører alene i bilen. Kartleggingen er del

av arbeidet med en såkalt Konseptvalgutredning (KVVU) for framtidig vegsystem i Grenland. KVVU Grenland skal være ferdig på nyåret. Planer om vegutbygging i den såkalte infrastrukturplanen for Grenland er anslått til om lag 2,5 milliarder 2006-kroner.

Lite gjennomgangstrafikk:

Overraskende lav gjennomgangstrafikk på E18 i Grenland. (Foto: Kjell Wold)



LANDET RUNDT



Storstøyp

STAVANGER ■ Støyen gikk dag og natt da den 94 meter lange og 19 meter breie nye firefelts motorvegbrua på rv. 509 ved Madlaforen i Stavanger blei fullført nyleg. Trass i snøbyger og vind greidde mann-

skapa frå Skanska jobben som planlagt, i ein underentreprise for Risa AS på den nye rv. 509 Madlakrossen-Ragbakken aust. (Foto: Tor Oscar Walskaar)



Snø og blåst ingen hindring

AUKRA ■ – Vi synes at kontrollene vi har i samarbeid med politiet er så viktig i trafikksikkerhetsarbeidet at litt vind og snøvær ikke hindrer oss i å gjennomføre kontrollene, forteller seksjonsleder Jan-Erik Myhr i Nordmøre og Romsdal distrikt.

Kontrollene var et samarbeid

mellom Statens vegvesen og lokalt politi, og var et ledd i kampanjen "Avbestill trafikkuulykken" som gjennomføres i Region midt. Selv om både dato, og ikke minst vær og føre skulle tilsi vinterdekk - var det mange som ble stoppet med dekk som ikke var beregnet på vinterføre.



Heiarop for Heiatoppen

LIER ■ Midt i julestria kunne Lier-ordfører Ulla Nævestad klippe snoren på den nyåpnede pendlerholdeplassen på Heiatoppen ved E18 på Lierskogen.

Godt assistert av byggeleder Pål

Rødby t.v. og prosjektleder Einar Ottesen i Statens vegvesen ble det nye kollektivtilbudet med sykkel-parkering og 36 bil-P-plasser innviet. (Foto: Bente Espeseth)



God Jul på E39

LAVIK ■ Trafikantane kjem i desse adventtider i skikkeleg julestemning på veg til og frå E39-ferja mellom Lavik og Opedal i

Sogn når dei passerer stamvegbrua ved ferjekaien på nordsida av fjorden. Det er Lavik næringsråd som har kosta på seg glitrande

juletre og lyslenker på brurekkverket. Fartsgrensa er 50 km/t på brua, like ved svingen til kaien. (Foto: Geir Brekke)

Nytt og nyttig hus

TROMSDALEN ■ Den nye kontrollstasjonen på Hungern i Tromsdalen står klar. Det moderne bygget skal ivareta oppgaver på kjøretøysiden, som førerprøver for alle tunge klasser og bil med henger. De som driver med utekontroll kan også glede seg over å ha fått et tilholdssted, samtidig som politiet allerede har tatt i bruk området som kontrollplass. (Foto: Statsbygg)





Ny jernbane over ny veg

HORTEN ■ I januar starter arbeidet med å bygge en 65 meter lang jernbanebru i betong over den ny riksveg 306 i Horten som er under bygging.

Kontrollingeniør Walther Hjelvik (t.v.) og byggeleder Thore Aar-kvisla sier prosjektet er i rute og at jernbanebrua over nyvegen skal stå ferdig i juni 2009. Da legges

sporet til vestfoldbanen tilbake 12-15 meter fra dagens interims-por, mens den nye vegegen etter planen åpnes i desember neste år. (Foto: Kjell Wold)



FTU også i Akershus

OSLO ■ Sist uke ble det første Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) i Akershus konstituert.

Utvalget skal ivareta oppgavene fylkeskommunen er pålagt gjennom vegtrafikkloven. Leder av FTU i Akershus er Liv Løberg fra FrP (i midten på bildet) og ellers består det av (fra venstre) Tor Anders

Østby (Sp), Bente Stein Mathisen (H), Tove Steen (Ap) og Lars Salvesen (Krf).

I tillegg til politikerne har trafikksikkerhetsutvalget en rekke konsultative medlemmer, blant annet fra politiet, Trygg Trafikk, Statens vegvesen og fylkeslegen. (Foto: Einar Søberg)



Langfjordtunnelen åpnet

TROMS ■ Etter måneders forsinkelser er tunnelen på Arnøya åpen for trafikk. Den offisielle åpningen kommer senere. Den 775 meter lange tunnelen påstås å være Europas lengste betongtunnel. Skredsikringa av fylkesvei 347 vil koste omtrent 145 millioner kro-

ner (2008-kroner) og inkluderer også to enorme fangvoller på nesten en halv kilometers lengde.

Tunnelen er bygd i betong, til sammen 11.100 kubikkmeter og forsterket med 1.650 tonn armeringsjern. (Foto: Torbjørn Jørgensen)



Distriktsvikaren

MOSS ■ Da Vegvesenets første linjetjeneste ved distriktskontorene i Stor-Oslo og Østfold forrige uke skulle på dagskurs, trådte distrikts-sjefene Lene Mürer og Lars Erik Hauer inn som vikarer. Det ble en interessant og nyttig opplevelse for de to.

I Moss utfører kundesenteret også enkle registreringssaker, og på bildet tar distrikts-sjef Lars Erik Hauer imot registreringsskilt til makulering. Ayad Moussu var godt fornøyd med den service han fikk fra vikaren. (Foto: Håkon Aurlien)



Gjennomslag i januar 2009

KRISTIANSUND ■ Det tunge sikringsarbeidet i Atlanterhavstunnelen fortsetter også utover i desember. Dette medfører at gjennomslagssalva i tunnelen ikke kommer til å gå før over nyttår.

Det står fortsatt igjen å drive 31 meter av den totalt 5727 meter lange tunnelen. Prosjektet planlegges åpnet sommeren 2009.

REPORTASJE

Nytilsatte i Region øst

■ ■ Kjersti Nummedal Røise, 36, er tilsatt som fagmedarbeider på landskap i seksjon for Formgivning og grønt i Statens vegvesen Region øst med tilhold i Oslo. Hun kommer nå fra Statens vegvesen Region sør der hun har arbeidet med store planprosjekter i Buskerud.

Ellen Hjulmand er tilsatt som prosjektleder i planseksjonen, også i Oslo, og kommer nå fra Jernbaneverket der hun de fire siste årene har jobbet med utbygging av Lysaker stasjon.

Kent Heggeriset, 26, er ansatt som kjøretøysinspektør ved Gjøvik trafikkstasjon. Han er utdannet som bilmekaniker og kommer fra BMW-forhandleren i Hamar.

Citisense 2 i 09

■ ■ Statens vegvesen og samarbeidspartner tar sikte på å arrangere Citisense 09 i juni 2009. Arrangørene er i full gang med å planlegge et minst like interessant program som i år. Nærmere dato og sted avklares i disse dager. Statens vegvesen blir medarrangør også neste år. Det første Citisense 2008 ble holdt i Larvik i september.

Fyrtårn

■ ■ Distriktskontoret i Tromsø fikk godkjenning som Miljøfyrtårn i desember. Miljøfyrtårn er en nasjonal miljøsertifiseringsordning som kan gis til bedrifter som innfrir spesifikke krav og miljøanalyse. Det er et norsk, offentlig sertifikat som støttes og anbefales av Miljøverndepartementet. Erfaringer fra andre bedrifter viser at foruten miljøgevinster gir utmerkelsen reduserte driftskostnader, bedre arbeidsmiljø og lavere sykefravær. Hensikten er å oppnå bedre arbeidsmiljø, redusere driftskostnader, oppnå miljøforbedringer, dokumentere miljøvennlig drift, gå foran som et godt eksempel. Virksomheten plikter å gi årlig statusrapport til Miljøfyrtårnstiftelsen.

**Ekstra innsats**

Plan- og forvaltningsseksjonen ved Bergen distrikt i Statens vegvesen har i høst tatt ekstra arbeidsøkter en kveld i uken for å få unna sakene.

Geir Brekke

– Bakgrunnen er 13 prosent sykefravær på seksjonen i høst, og tre ukers svarfrist på uttalelser til kommunale arealplaner. 8-9 av de øvrige ansatte på seksjonen, som til vanlig har andre oppgaver, har gått sammen om å ta en ekstra innsats for å få sakene unna. Vi har delvis løst oppgavene gjennom fellesmøter, og jeg har vært tilgjengelig som samtalepartner under disse ekstraøkter, sier seksjonsleder Sindre Lillebø (bildet).

Glade filmstjerner

De 46 vegvesenansatte ved Tønsberg og Larvik trafikkstasjon i Vestfold smiler oftere og bredere enn vanlig i høst. De har blitt lokale filmstjerner.

Kjell Wold

Små filmsnutter med reklame og profilering av trafikkstasjonen, de ansatte og deres virksomhet snurrer nå på den lokale tv-kanalen i Vestfold. Folk i Tønsberg begynner så smått å bli kjent med de lattermilde humørspredene enten de møter dem i skranken, i kontrollhallen eller ute langs vegen.

Mye latter og moro

– Ja, vi blir nok kjent igjen på gata av og til og får hyggelige kommentarer fra kundene på trafikkstasjonen etter filmdebuten på tv i sommer og høst, smiler Marian Nilsen. Et felles gjennomgangstema i alle de ni filmspottene og en langfilm som er laget til nå er at det er moro å jobbe i etaten og trivelig arbeidsmiljø på trafikkstasjonene.

– Det startet med ønsket om å presentere de ulike seksjonene i Statens vegvesen Vestfold distrikt for hverandre internt. Vi har lenge følt et behov for å gjøre TK-miljøet bedre kjent både internt og eksternt, forteller seksjonsleder på kjøretøy, Klaus Christian Ottersen. Han klekket ut filmideen sammen med kollega Jon Molnes, leder av Trafikantseksjonen. Alle 46 ansatte har deltatt i prosessen med eksternt rettet profilering og markedsføring. Og de har deltatt med stort engasjement, innlevelse og ikke minst smittende humør, sier Ottersen.

Nytt og bedre image

– Det har vært mye latter og moro under innspillingene av disse filmseansene, der vi har hatt profesjonell hjelp både på tekst og kamerasiden. Vi ønsker med disse reklamesnuttene på tv å bygge et nytt og bedre image av Statens vegvesen og jobben de ansatte på trafikkstasjonene gjør, enten det går på temaer som bilbeltekontroll, førerkort, hallkontroller, ulykkesa-



Lattermild trafikkstasjon: Marian Nilsen f.v. Klaus Christians Ottersen og Marianne Haugen Engebretsen ved Tønsberg trafikkstasjon ler mye sammen på jobben. Nå er de også blitt filmstjerner. (Foto: Kjell Wold)

nalyser, transport av farlig gods eller førerprøver. Vi tror folk flest og våre kunder i særdeleshett har et stort behov for mer og bedre kjennskap til hva vi gjør og hvem vi er, sier han

Filmene brukes til å informere kundene på en god måte. Den første tv-spotten i sommer omhandlet IDA, etatens automatiske svartjeneste for å lette arbeidstrykket i skranken.

– Å vise dette med humor og latter håper vi også kan bidra til økt rekruttering. Vi viser at vi trives på jobben og har varierte og interessante arbeidsoppgaver i kontakt med tusenvis av brukere, sier Ottersen.

Prosjektweb fikk stor oppmerksomhet

eRoom prosjektweben til Statens vegvesen på plan og utbygging høstet stor anerkjennelse og omtale på seminaret Momentum08 i Praha nylig.

Kjell Wold

eRoom er en samhandlingsarena for hundrevis av etatens byggeprosjekter i direkte kontakt med samarbeidende entreprenører og konsulenter.

– For oss som byggherre betyr det nettbaserte prosjekthotellet mye besparelser, sier systemforvalter og prosjektwebansvarlig i Statens vegvesen, Trond Olsen. Han deltok på seminaret i Tsjekkia, der Statens veg-

vesens bruk av samhandlingsløsning ble vurdert til ett toppnivå i forhold til utbredelse i organisasjonen og avansert/modent bruksnivå. På prosjektweben kan Statens vegvesen og alle samarbeidspartnerne dele, godkjenne, diskutere og utveksle tegninger, dokumenter, framdriftsplaner og annen nyttig prosjektinformasjon i en arbeidsflyt.

Millioner å spare

– En evaluering av prosjektweben på det nyåpnede E6-prosjektet i Østfold viser at det er millioner av kroner og andre ressurser å spare på denne arbeidsformen, forteller Olsen.

Innsparing til administrasjon på E6-prosjektet er beregnet å beløpe seg til to årsverk, eller mellom fem

og ti prosent av prosjektkostnadene.

Prosjektweben hadde sin spede begynnelse for ti år siden og skjøt fart i 2004. I dag har flere hundre av etatens bygge- og planleggingsprosjekter knyttet til seg i dette prosjekthotellet. Mer enn 1230 medarbeidere deltar i samarbeidet, snau 1000 er vegvesenansatte og rundt 250 eksterne konsulenter og entreprenører.

– Weben er først og fremst et redskap for bedre og raskere informasjon flyt mellom deltagerne, en åpnere kommunikasjon og samhandlingsarena som gir bedre oversikt over prosjektene og støtter online beslutningsprosesser. Samarbeidsformen sparer både tid og penger, sier Trond Olsen.



Fikk ros: Trond Olsen i Statens vegvesen høstet stor EU-ankjennelse for presentasjon av eRoom prosjektweb på etatens plan og utbyggingsavdeling. (Foto: Kjell Wold)



Fosse-råd: Arkitekter og rådgivarar samla på synfaring ved Låtefoss i Hardanger. (Foto: Geir Brekke)

Foss og farleg fjell

Det blir planlagt ei større omlegging og betring av tilhøva for turistane som vitjar dei ville og frodige fossefalla Låtefoss og Espelandsfossen ved rv. 13 i Oddadalen.

Geir Brekke

Planane må vurderast i høve til rasfare frå konstant dårleg fjell og flaumfare i den tidvis frådande elva i det trange og ville dalføret mellom Odda og Skarsmo i Hordaland. Det ligg føre ein reguleringsplan som går ut på å stenge dagens parkeringsplass med servicebygg tett nord for Låtefoss. Ny plass er plan-

lagt bygt kring 300 meter lenger sør i dalen, med gangvegssystem og gangbruer mellom den nye plassen og Låtefoss. Gangvegen gir betre utsikt mot Espelandsfossen og vassdraget langs rv. 13, hovudvegen mellom Bergen og Telemark.

Rv. 13 er utsett for ras og steinsprang gjennom store delar av Oddadalen, ikkje minst det aktuelle området mellom Låtefoss og Skarsmo. Planane må difor tilpassast ras- og flaumfare i området, og turistvegprosjektet har engasjert geolog og geoteknisk kompetanse i det vidare prosjektarbeidet.

Glasbygg mot fjellet

– Eg vil frårå at det blir bygt eit servicebygg med glasfasade for toalett, informasjon og kiosk tett inntil fjellveggen ved den planlagte parkeringsplassen, seier geolog Rune Stumo i Statens vegvesen. Han vil

flytte huset vekk frå fjellveggen på grunn av rasfaren her. Sjølv om ein kan sikre den bratte fjellsida med boltar og nett, vil dette vere eit problem for dei som skal halde vedlike skjeringa og fjellsida i framtida. Det er dessutan strengare krav til sikring av skjering over bygg enn skjering ved veg, seier Stumo. Spørsmålet har vore drøfta under eit møte med etterfølgjande synfaring mellom arkitekter, landskapsarkitekter og fagfolk som er engasjerte av turistvegprosjektet.

Fossedusj

Det er og nyleg føreteke grunnundersøkingar langs dagens rv. 13 og i sidearealet der det er aktuelt med gangveg og gangbruer.

Turistvegprosjektet har halde

arkitektkonkurranse om utforming av eit opplevingsområde ved Låtefoss. Konklusjonen er at to arkitektkontor skal sy saman eit felles prosjekt som grunnlag for utbygging. Om planane blir realiserte fullt ut vil vere påverka av finansieringa. Det kan og bli aktuelt med ei enklare utbygging. I tillegg til ras og flaum må ein ta omsyn til eit skilje mellom fotgjengarar og biltrafikken på rv. 13, med eit aukande innslag av tungtrafikk dei siste åra, i takt med betre vegstandard mellom Bergen og Odda på fleire vegruter. I Oddadalen er det i dag ingen planar om omlegging av rv. 13. Reguleringsplanen for Låtefoss-området tek sikte på ei tryggare løysing for turistane som vil oppleve dei friske

Reguleringsplanen for Låtefoss-området tek sikte på ei tryggare løysing for turistane som vil oppleve dei friske fossefalla

fossefalla. Det blir snøgt fullt på den eksisterande p-plassen. På den nye p-plassen vert det kapasitet til 50-60 personbilar og 8-10 bussar, avhengig av korleis ein får plassert service-huset slik at det står trygt for steinsprang.

Byggjstart 2010

Målsettinga til turistvegprosjektet er å arbeide vidare med plangrunnlaget i 2009, med mogleg byggjstart etter ferien i 2010. Det er sett av 10 millionar kroner til prosjektet. Det trengs minst det tredoble for planane er fullfinansierte. Spleiselaget med andre offentlege etatar og private er på same nivå som for dei tre fyrtårnplassane i turistvegprosjektet, nemleg ein tredel finansiert av prosjektet og to tredelar frå andre kilder. Tiltaka på Låtefoss vil inngå i den nasjonale turistveggen gjennom Hardanger.

Viktig sikkerhetsnett

Det skal bli mindre isras og steinsprang for trafikantane på rv. 50 mellom Aurland og Hol med det nye sikringsnettet i Dråpane ved Vassbygdi.

Geir Brekke

Det stupbratte terrenget kan ta pusten frå fleire enn danske turistar. Når det i tillegg er utrygt for isras og steinsprang har dette vore ei lite triveleg rute for mange,

ikkje minst dei som har rv. 50 som einaste alternativ til å kome seg på jobb og skule.

– Det er bygt tilsaman 114 meter med seks og sju meter høge rassikringsnett i fjellveggen, kring 20 meter over vegbana, opplyser byggjeleiar Arvid Brennset i Statens vegvesen Region vest. For å kome til i den steile fjellveggen har ein vore avhengig av kranlift med god rekkjevidde. Arbeidet er utført gjennom hausten av Fjærby AS for kring tre millionar kroner. (Foto: Svein Jarle Slinde)





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

Sensor,

Gjøvik
Stillingsnr. 1-162-08
Søknadsfrist 4.01

Økonom/controller,

Lillehammer
Stillingsnr. 1-164-08
Søknadsfrist 5.01

Byggeleder for funksjonskontrakt,

Lillestrøm
Stillingsnr. 1-161-08
Søknadsfrist 7.91

Sensor/inspektør,

Lillestrøm
Stillingsnr. 1-163-08
Søknadsfrist 9.01

IT/Brukerstøtte,

Oslo eller Lillehammer
Stillingsnr. 1-001-09
Søknadsfrist 7.01

REGION SØR

IT driftspersonell,

Skien eller Drammen
Stillingsnr. 2-060-08
Søknadsfrist 9.01

Grunnerverver,

Tønsberg
Stillingsnr. 2-062-08
Søknadsfrist 15.01

REGION VEST

Byggeleiar,

Odda
Stillingsnr. 3-057-08
Søknadsfrist 15.12

Skrankepersonell,

Nordfjordeid
Stillingsnr. 3-058-08
Søknadsfrist 15.12

Ingeniør/rådgivar til tilsynsseksjonen,

Stavanger
Stillingsnr. 3-056-08
Søknadsfrist 18.12

REGION MIDT

Geotekniker,

Trondheim
Stillingsnr. 4-074-08
Søknadsfrist 5.01.

Inspektør (sensor),

Trondheim
Stillingsnr. 4-089-08
Søknadsfrist 5.01

Kundebehandler,

Steinkjer
Stillingsnr. 4-090-08
Søknadsfrist 5.01

REGION NORD

Avdelingsingeniør/inspektør,

Fauske
Søknadsfrist 19.12

Byggeleder,

Vadsø
Søknadsfrist 5.01

Seksjonsleder plan og prosjektering,

Bodø
Søknadsfrist 20.01

VEGDIREKTORATET

Prosjektkoordinator til prosjekt for miljøvennlig transport - "Transnova",

Trondheim
Søknadsfrist 9.01

vegvesen.no

For ytterligere informasjon se vegvesen.no/jobb

Tegninger og reflekser

Statens vegvesen Kontaktsenteret var nylig på besøk ved Steinkjer skole. Der fikk de tegninger som 4. årstrinnet hadde laget.

Christin Hermann

Anledningen var at elevene fikk i oppdrag å lage utsmykning til den nasjonale arbeidsmiljøkonferansen Statens vegvesen Kontaktsenteret nylig arrangerte.

Statens vegvesen kvitterte med reflekser og trafikksikkerhetsinformasjon. Elevene tok godt i mot

representantene fra Statens vegvesen, Terje Kristiansen og Soon Kristin Steinmo Farbu. I tillegg til en bunke flotte tegninger fikk gjestene et Beatles-potpurri på 12 sanger.

Elevene visste mye om hva Statens vegvesen arbeider med og hadde også god kunnskap om reflekser. På spørsmål om det var noen vits i å bruke reflekser, kom svaret hurtig:

– Dumt spørsmål! Refleks er viktig for å bli sett av folk som kjører bil, kunne barna fortelle. Som takk for god tegnehjelp fikk alle barna refleksevester til odel og eie. (Foto: Bente Brandsø)



Museumsvenn: Jon Rømoen i Region øst er blant medlemmene i Norsk vegmuseums venneforening. Hovedoppgaven til foreningen er å skaffe objekter til museet. (Illustrasjonsfoto: Henriette Erken Busterud)

Museets gode venner

Venneforeningen til Norsk vegmuseum består av 10 bedrifter og 90 medlemmer. Foreningen gir blant annet museet ting som er vanskelig for museet å skaffe sjøl.

som museet vanskelig kan skaffe sjøl. Vi har gitt alt fra et par staselige veteranbiler og flygel, til leketøy for unger. Årets gave er et vesentlig bidrag til restaurering av en Volvo Bamse-buss fra 1957, forteller Rømoen.

Viktig for museet

Venneforeningen er svært viktig for oss, sier museumsdirektør Geir Paulsrud.

– For det første betyr det at noen utenom ledelsen bryr seg om museet. Dessuten får vi et kontaktnett som går ut over våre egne sirkler. Venneforeningen har flere oppgaver, men siden den største konsentrasjonen av medlemmer ligger i Oslo-området har hovedoppgaven blitt å skaffe midler til investeringer som museet har vanskelig med å prioritere over eget budsjett, sier museumsdirektøren.

Henriette Erken Busterud

En av venneforeningens 90 medlemmer er Jon Rømoen som jobber ved utbyggingsavdelingen i Region øst. Han har jobbet i etaten i 37 år og vært medlem i Venneforeningen siden den ble opprettet i 1992.

Skaffer ting

– Jeg synes museet tegner et fint bilde av veghistorien, og jeg er glad for at Venneforeningen ble etablert, både sosialt og faglig. En viktig oppgave er å bistå museet med ting

Mer og mer for pengene?

I ett innlegg i Vegen og vi nr 19 hevder Truls Wickholm (stortingsrepresentant fra Arbeiderpartiet) at de fleste, inklusiv undertegnede, vet at veier bygges for penger og ikke prosenter. Det med bakgrunn i ett innlegg fra meg i nr 18 der jeg hevdet at samferdselsbudsjettets andel av totalbudsjettet var mer enn halvert på 20 år og at budsjettet etter denne prosentvise regnemåten ikke steg nevneverdig 2008-2009.

■ Jeg kan gjerne være forelsket i egen retorikk om prosentregning. I samme utgave av Vegen og vi står det på side 15 at det blir bygd atskillig mindre vei i dag enn for 15 år siden, ikke bare i prosent eller penger men også i meter.

■ Mens det i 1993 var over 1800 kilometer vei under arbeid i Norge, har dette sunket til 627 kilometer i 2008. I tillegg vet vi at svært mange prosjekt i dag er delvis bompengefinansiert. Den statlige andelen har vært synkende i mange år. OPS-prosjektet Kristiansand – Grimstad på 38 km samt ferdigstillelsen av E6 i Østfold på 33 km bidrar ellers sterkt til de 627 kilometer under utbygging i 2008. Det er først i 2010 vi kan måle nåværende regjering sin innsats på området antall kilometer vei under bygging.

■ I USA har kommende president Barack Obama lansert tidenes redningsplan for den amerikanske økonomien. Den nye "New Deal" skal få opp investeringer i infrastruktur som veier, flyplasser og jernbane for å stimulere amerikansk økonomi, både i forhold til dagens situasjon og som grunnlag for fremtidig økonomisk vekst. USA har fordelene at over 4 000 veiprojekter allerede er ferdig prosjekterte. Dermed er det bare til å sette spaden i jorda.

■ Kan Norge tilsvarende få et "New Deal" i forhold til bl.a. veinvesteringer? Etter snart 3 ½ år med rødgrønn regjering kan vi dessverre fastslå at Norge er langt tilbake når det gjelder ferdig prosjekterte veianlegg. Vi har ikke benyttet de gode tidene til å planlegge de dårlige tidene.

■ Motorveitbyggingen Kristiansand-Gimstad på 38 km var ferdig prosjektert i 2005. Norge burde nå ved inngangen til 2009 hatt tilsvarende 4 til 5 slike store prosjekter ferdig prosjektert. Det ville ha holdt hjulene i gang og økt nivået på anleggsbransjen betydelig de neste par årene.

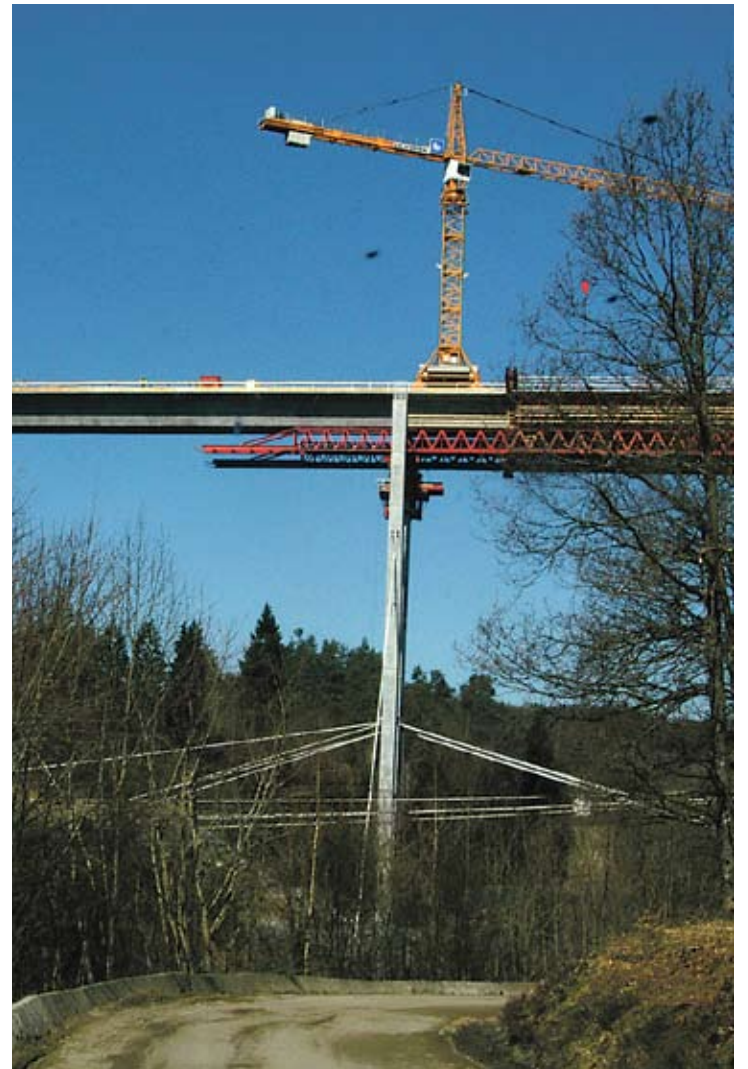
■ Faktum er at Norge har få store

prosjekt ferdig prosjektert eller på planleggingsstadiet. Regjeringen Stoltenberg la nesten lokk på planlegging av store veiprojekter på størrelse med OPS Kristiansand-Grimstad. Selv om regjeringen plutselig skulle pøse inn masse penger i samferdselssektoren blir det ikke mange meter ny vei av det i nærmeste fremtid.

■ Norge er nå snart det eneste industrialiserte land i verden uten et moderne veinett mellom de største byene. Det må derfor tas et "kjempeløft" de nærmeste årene for å bringe Norge opp på "normal standard". Veitbygginger bør industrialiseres på samme måte som landbaserte oljeutbygginger.

■ Da kan Norge til enhver tid ha minst 5 parallelle stamveitbygginger på samme nivå som utbyggingen av 38 km motorvei mellom Kristiansand og Grimstad. Får regjeringen dette til i kommende NTP skal både jeg og mange andre være svært fornøyd.

Leif Kåre Spartveit
Kristiansand



Bjellandsvad bru på ny E18 i Lillesand. (Foto: Kjell Wold)

Avinor – gullungen i samferdselsfamilien

■ Avinor får øremerket sine avgifter tilbake til sin virksomhet. Med marmorfliser og fine restauranter som en selvfølge på terminalene. Topp sikkerhet er en selvfølge. Vannflaska må stå igjen. Innen vegtransporten er øremerking av avgifter tabu. Der står bussterminalene med gjennomtrekk og maks noen legger og infotavler på skrå. På vegene går det med et titalls helt uskyldige menneskeliv – i måneden. Kontinuerlig. Mange enkle og virkningsfulle tiltak skal av en eller annen grunn ta 20 år å gjennomføre. Mens vi venter dør nye titalls uskyldige. Hvert år.

■ Nå vil flere sentrale politikere at flere hundre milliarder av statens knappe midler skal brukes til lyn-tog for å hente ned på bakken endel av de klimaødeleggende flypassasjerene. Kvalitetssikrende konsulentfirmaer finner forskjellige svar, men klimaeffekten synes liten. Og svært kostbar pr spart tonn CO2.

■ Samtidig får Avinor fortsette sin frie virksomhet med fri bruk av sine avgifter. Til tross for at flyreisene er blant klimaverstingene. Bygge nye rullebaner. I årets budsjett søker de om å slippe å betale årets utbytte på 400 millioner, for å kunne gjøre nye – og sikkert "viktige" – investeringer. De raser når noen foreslår at det kanskje kunne være på sin plass med en viss økning av avgiftene på flyreisen. I disse klimatider. Som kanskje kunne vært brukt på den klimavennlige ekspressbussen? Men slik øremerking er jo helt uhor!

■ Bileieren må finne seg i å betale opp til kr 21000 – tjueen tusenlapper – i rein fiskalavgift, for å bytte ut den gamle, farlige og tørste bruktbilen med en nyere og på alle

områder bedre. Ikke engang denne milliarder, som denne avgiftsgruppa utgjør, ser ut til å være mulig å øremerke til fx trafikksikkerhet. Eller kollektiv eller gs for den saks skyld.

■ Livredning og klima er da viktigere saker enn å beskytte SAS og Norwegian? Hva med å bruke la oss si 10% av overskuddet på 40 milliarder av årlige bilavgifter, til ekstra satsing som kan reduser de alvorligste ulykkene på vegene enda raskere enn den skisserte halvveringsstrategien i NTP. Staten ville fremdeles sittet igjen med over 35 milliarder. Hvert år.

■ Finanskrisen gir kanskje noen nye åpninger for noen skippertak på vegene en tid framover, men jeg frykter at det kan bli med skipper-taket. Vi har et vanvittig behov for en helt annen satsing på sikkerhet, kollektiv og gang/sykkel framover. Da holder det ikke med skipper-tak.

■ Hvis Avinor skal få fortsette med sin øremerkingsmodell for finansiering, så må noen flere slåss for at også vår del av samferdselsfamilien kan få noe tilsvarende. Verden går inn en alvorlig klinsj om klimatiltakene, mens her til lands får klimaverstingen Avinor boltre seg fritt med sine avgifter. Skal vi fortsatt ha en gullunge i samferdselsfamilien, eller skal familieoverhodet (i mine øyne finansministeren) snart fordele midlene mer rettferdig?

Sigmund Riis
Strategistab Bergen

Står den generelle fartsgrensen på 80 km/time for fall?

■ I Norge har det lenge vært en generell fartsgrense i spredtbygde strøk. Den ble i 1955 satt til 70 km/t og økt i 1965 til 80 km/t, som er dagens grense. Fra Vägverkets årsredovisning for 2007 fremgår det at av de 98.500 km statlige veiene i Sverige har over 60 % av veiene en fartsgrense på 70 km/t. Nesten 70% av samlet statlig veilengde har en fartsgrense på 70 km/t eller mindre. De har startet en revisjon av fartsgrensene ved å ta i bruk alle hele ti-tall fra 30 til 120 km/t. Hvilken andel av veiene som etter dette får 70 km/t som fartsgrense gjenstår å se.

■ UAG i Statens vegvesen kommer i årsrapporten 2007 (TS 2008:5) med en entydig anbefaling på side XI: "Lavere fartsgrense på den delen av vegnettet som ikke har midtrekkverk." Videre anbefales: "Det bør settes av ressurser til etablering av midtrekkverk på en større del av vegnettet." Begge anbefalingene har bakgrunn i at møteulykker tar flest liv i trafikken. 79 av i alt 87 møteulykker med døden til følge, skjedde på europavei eller riksveg. I nesten halvparten av ulykkene er "høy fart etter forholdene vurdert å ha bidratt at ulykken inntraff." (side 15)

■ Vi har 27.330 km med riksveier i Norge. Bygging av midtrekkverk har så langt gått heller sakte med 10-15 km/år. Dersom det optimistisk antas at bygging av midtrekkverk økes til 100 km vei pr. år slik det forventes å bli i 2009, vil det ta 272 år til alle dagens riksveier har midtrekkverk. Da skriver vi anno 2280. Dersom vi i stedet senker kravet til at bare alle stamveier (ca. 9000 km) skal ha solide midtrekkverk, vil det med 100 km pr. år bare gå 90 år til alle har solide midtrekkverk. Da skriver vi anno 2098. Det

kreves stor tålmodighet å vente på at dette blir gjennomført og mange, mange vil bli drept ved møteulykker i mellomtiden.

■ Håndbok 222 fra Statens vegvesen drøfter fartens betydning for konsekvensene ved uhell. "Kollisjonsterer viser at hvis man kjører en relativt ny bil, bruker bilbelte og frontkolliderer med en tilsvarende bil eller et fast hinder, har man gode sjanser for å overleve i hastigheter opp til 70 km/t. Øker farten utover dette, reduseres sjansene for å overleve dramatisk. Tilsvarende kritiske grenser er 50 km/t for sidekollisjoner og 30 km/t når en fotgjenger eller syklist blir påkjørt av en bil." Gis nullvisjonen reell innflytelse, bør hastigheten på veier uten midtrekkverk ikke ha høyere fartsgrense enn 70 km/time. TS-håndboken fra TØI på side 318 angir "teoretisk optimalt fartsnivå". Farten er i følge håndboken i de fleste tilfeller lavere enn skiltet fartsgrenser i Skandinavia. For Norge anbefales: "Det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å senke den generelle fartsgrensen i spredtbygde strøk fra 80 til 70 km/time."

■ Med utgangspunkt i disse forhold er det vanskelig å se at den generelle fartsgrense på 80 km/time i Norge er riktig satt. For alle veier uten solid midtrekkverk synes en fartsgrense på 70 km/time mye bedre begrunnet. En reduksjon av den generelle fartsgrense fra 80 til 70 km/time vil sikkert gi høylytte protester fra de fartsglade. Kanskje er det derfor en bedre løsning å fjerne den generelle fartsgrensen helt og i stedet sette individuelle fartsgrenser på hver enkelt vei, tilpasset den standard som denne vei har. Et hovedskille kunne da gå ved veier

med eller uten solid midtrekkverk. Veier med midtrekkverk kunne da ha en fartsgrense på 80 km/time eller høyere, mens alle veier uten midtrekkverk ble gitt en fartsgrense på 70 km/time eller lavere.

■ Forutsetningen for en vellykket justering av fartsgrensene, er at den følges opp med en intensiv kampanje og en vesentlig innsats for å temme de mange fartsglade. Statens vegvesen planlegger en informasjonskampanje knyttet til fart med en budsjetttramme på 80 til 120 millioner kroner over en 4-årsperiode. Det er logisk at endrede fartsgrenser blir etablert før denne kampanjen starter.

Per A Løken, SikkerTrafikk.no



70km/t generell fartsgrense? (Foto: Kjell Wold)

REPORTASJE

E18-pølser med elgsmak

Hos slakter Brubakken i Kragerø går E18-pølser som varmt hvetebrød. Navnet har pølsene fått fordi kjøtt fra påkjørt elg på E18 setter en spiss på smaken.

Henriette Erken Busterud

1300 elg ble i fjor påkjørt av bil. En del av disse havner i matfåtet, dersom forholdene ligger til rette og Mattilsynet har godkjent både slakt og slakteplass.

Slakter Brubakken er blant dem som er mottager av slik kjøtt, og dette bruker han til pølser. Han har hele 42 pølsetyper i disken. Blant disse er E18-pølsene med elgkjøtt i, som han sjøl ga navnet til.

– Mange som kommer i butikken pleier å spørre hva det egentlig er i disse pølsene og er litt skeptiske. "Svinekjøtt med en liten smak av Honda", pleier jeg å svare, humrer slakteren - og bedyrer at han ikke bruker noe fra andre påkjørte dyr.

Avtale med Viltnemda

Brubakken har fast avtale med Viltnemda om å ringe hver gang det skjer ei elgulykke.

– Elgen blir tatt med til pølse-makeriet mitt som nødslakt. Den delen som er ødelagt blir tatt bort, og etter at elgen er ferdig slaktet blir kjøttet kontrollert av veterinær. Her blir elgen slaktet med en gang, så dette elgkjøttet er prima vare, reklamerer slakteren. Han forteller at han i løpet av det siste året bare har fått noen få elger til pølse-makeriet.

– Jeg merker godt at det er satt opp flere viltgjerder, det var mer påkjørt elg før, sier han.

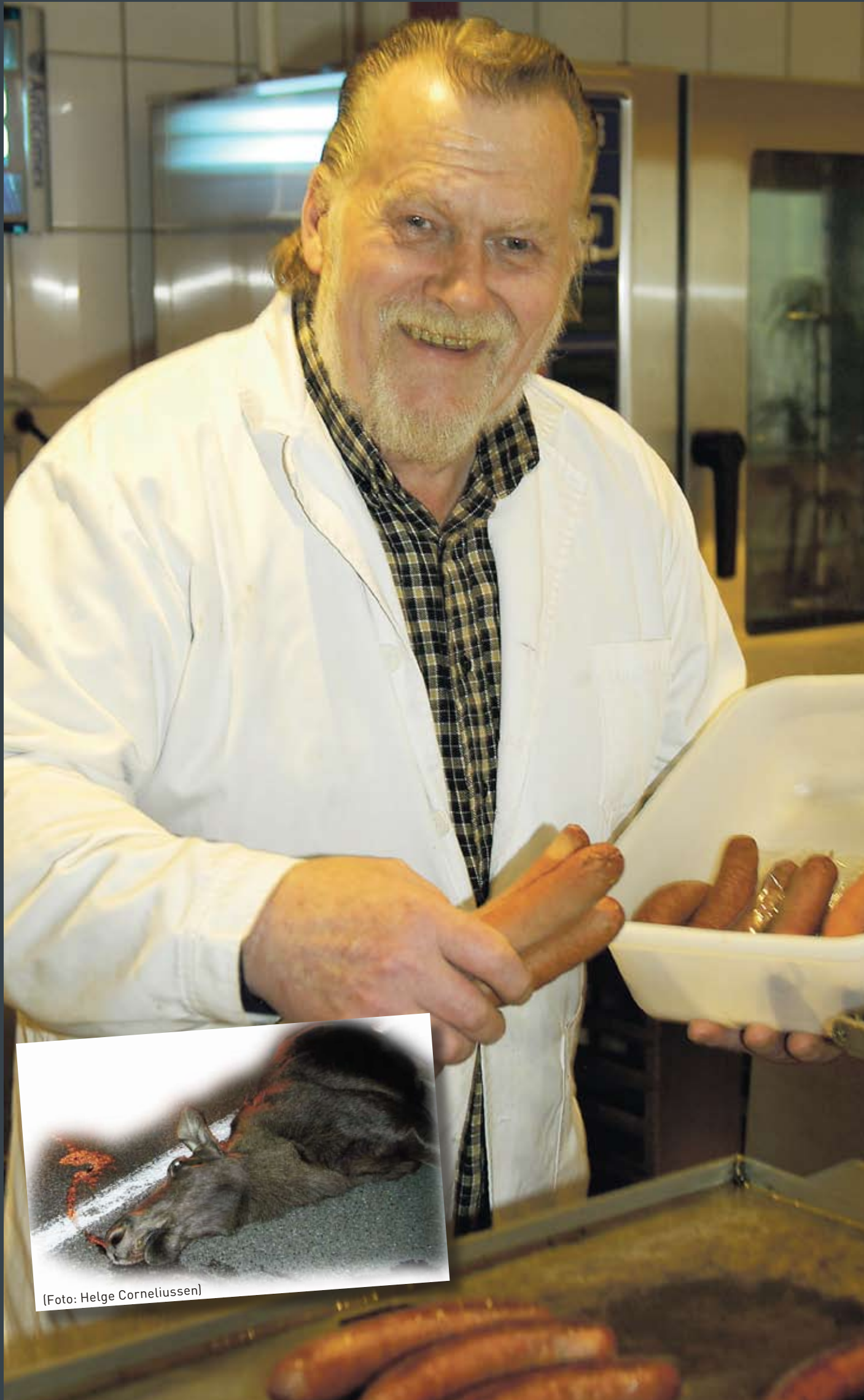
Regler for påkjørt slakt

Et annet sted det blir påkjørt en del elg er i Eidsvold, som ligger i landets største trekkområde for elg. Der har Ole Randin Klokkerengen plukket opp mange påkjørte elger for viltnemda i Eidsvold kommune. Hittil i år er det påkjørt tolv elger i kommunen, og av disse er elleve brukt som mat. Klokkerengen kommer ofte før sjukkbilen og har opplevd mange ubehagelige situasjoner.

– Vi vurderer om elgen er egnet til slakt, alt etter hvor skadd den er, og tar den med til vårt godkjente viltmottak. Der blir elgen slaktet umiddelbart og hentet av den som kjøper kjøttet av kommunen. Mattilsynet må kontrollere og godkjenne både slakteplass og kjøttet, slik som i jakta, forteller Klokkerengen.

Stresset elg

For at kjøttet skal kunne brukes må blant annet magesekken være hel og indre organer må følge med. Dersom elgen er stresset eller helt utmattet før den blir avlivet eller dør kan kjøttet få høy ph. Det gjør at kjøttet ikke blir mørt og egner seg bedre til karbonader enn stek.



(Foto: Helge Corneliusen)

E18-pølser: – I E18-pølsene bruker vi kjøtt fra påkjørt elg. De er kjempegode å grille, reklamerer slakter Steinar Brubakken i Kragerø. (Foto: Henriette Erken Busterud)

TETT PÅ

NAVN: Helge Masternes ■ **ALDER:** 61 ■ **STILLING:** Mestas kontraktsleder på Nordkyn kontrakten ■ **BOSTED:** Kunes ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn og to barnebarn ■ **AKTUELL SOM:** Mange års erfaring som brøytesjåfør på Finnmarks røffeste fjellovergang

Brøyteveteranen

I snøvær, storm og stummende mørke har han igjen og igjen utfordret naturkreftene for å sikre framkommeligheten. Helge Masternes er en av heltene i vinterdriften.

Giselle Jensen

For meg er Helge Masternes selve inkarnasjonen på en brøytesjåfør. I 13 år kjørte han brøytebilen over rv. 888 på Nordkynhalvøya og over Ifjordfjellet, noen ganger under værforhold det er vanskelig å forestille seg uten å ha vært der. Rv. 888 var beryktet, den var mer stengt og kolonnekjørt enn noe annet sted i fedrelandet. En røff jobb i et ugjestmildt klima. Med hybel på brakkeriggen i Bekkarfjord bodde han store deler av vinteren i et samfunn der absolutt alt dreide seg om å holde vegen åpen. Ingen anstrenge var for stor om det kunne sikre folk enda en time med åpen veg. Folket i fiskeværene på Nordkyn er totalt avhengige av vegen, både for å komme seg hjemmefra, få levert fisken og motta matvarene. Nå kan de stort sett regne med å komme hjem igjen hvis de tar en tur til nabokommunene. Etter at vegen delvis ble lagt om og løftet høyt over landskapet er tilværelsen mindre dramatisk på Nordkyn.

Gjestfritt

– Når bommen var stengt var det desto viktigere å holde dørene i leiren åpne, forteller Masternes. Brakene i Bekkarfjord ligger rett ved bommen, 15-16 mil fra Lakselv. – Folk kom til oss og vi fant alltid mat og seng til dem. Ofte bodde de i leiren i to-tre døgn før vegen åpnet igjen, forteller han. De mest utålmodige ga opp og kjørte til Båtsfjord eller Honningsvåg for å komme seg til Nordkyn med Hurtigruta.

– For fire år siden måtte vi snu kolonnen bare 3 km fra Bekkarfjord, vi klarte ikke å komme over fjellet. Da hadde vi 15-20 biler i kolonnen og innkvarterte totalt tredve mennesker. En belgier i følget syntes dette var så eventyrlig at han heller slo opp teltet utenfor huset for å oppleve uværet på kroppen, forteller han leende. Mat ble det alltid råd med, for i Bekkarfjord var det stort restaurantkjøkken og eget kokkelag.

Nye rutiner

Selv med fullt utbygd vinterveg kan det fortsatt være stengt eller kolonnekjørt på Nordkyn, det skjer bare mye sjeldnere enn før. Med de nye bestemmelsene har kolonnen tilatelse til å ta med 15 biler og maksimalt 45 mennesker på rv. 888.

– Jeg har en bønn til Statens vegvesen, sier Masternes som nå er blitt kontormann og kontraktsleder for Nordkyn. – Kan dere lage et skilt som informerer publikum om maks

antall biler og personer for hver enkelt fjellovergang. Det er veldig vanskelig å stoppe folk som vil hjem når vi ikke har noe å vise til, sukker den erfarne brøytesjåføren.

Ikke bare å ringe

For en brøytesjåfør skal ikke bare holde vegen fri for snø, han har også ansvaret for å avgjøre når vegen må kolonnekjøres, når den må stenges helt og når det er forsvarlig å åpne den igjen. I tillegg må han vurdere om folk og biler er utrustet til å klare seg på fjellet i dårlig vær. Er uhellet ute, gjelder det å kjøre seg fast i riktig snøskavl for å kunne ringe etter hjelp.

– Det er bare 30 prosent dekning på Ifjord, mens på Bekkarfjord-Hopseidet har vi telefonforbindelse på 50-60 prosent av strekningen, forteller Masternes.

Trenger klare linjer

– Nå må vi få svar på hvordan vi skal forholde oss til busser fulle av passasjerer. Hva om det kommer en buss med 50 personer, spør han. Eller kanskje 15 biler med totalt 60 personer står foran bommen og vil over fjellet. – Hva da, spør Masternes. Han påpeker at klare retningslinjer fritar brøytemannskapet for ubehageligheter fra sinte trafikanter. For den som stenger folk ute fra kolonnen blir ikke særlig populær.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Mer midtrekkverk på veier der det er stor trafikk. Farten er for høy etter forholdene på veien. Og tar ikke hensyn til myke trafikanter.

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

Informere publikum om at det er forskjellige krav til framkommelighet på rv., fv. og Europaveger når det gjelder brøyting og strøing.

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

Sette av mer penger til planlegging av nye vegprosjekter og opprusting av gamle veger. I tilfelle det blir bevilget mer penger enn det er framlagt i statsbudsjettet.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Bevilget mer penger til vegformål. Ikke bare til nye prosjekter, men også til oppgradering av eksisterende veger.



Helt sjef: Helge Masternes har flytta mer snø enn noen kan forestille seg. Nå dirigerer han alle de andre brøytesjåførene på Nordkyn og Ifjordfjellet. (Foto: Finnmarken)

LØSGRUS

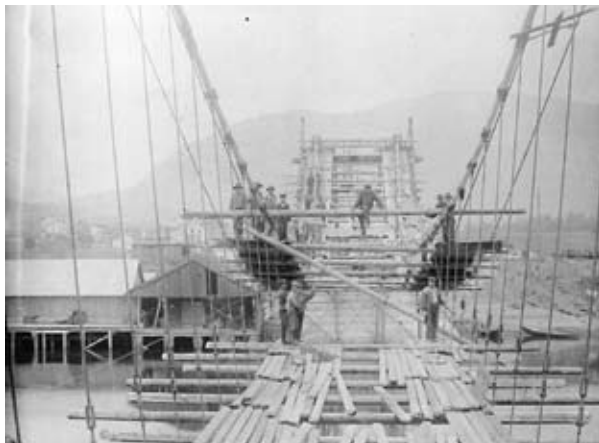
HVEM HVA HVOR?

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 i nr 19 viser Gulsvik hengebru under bygging med dampskipskaia til venstre i bakgrunnen.

Bildet er tatt 29.06.1905, forteller Oskar Gjestemoen på Gol.

HVEM HVA HVOR?
HVA SKJER?

19. DESEMBER/KRAGERØ

■ Åpning rv. 38 Sannidal

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. JAN./SVERIGE

■ Transportforum 2009, Linköping

21. JAN./OSLO

■ Asfaltdagen

21. OG 22. JANUAR/LOEN

■ Treffpunkt Kviven

27.-29. JANUAR/ØSTERSUND

■ Nordicway – vintermessen for folk på veg

20. MARS

■ Betalingsfrist årsavgift eller frist for vraking for å unngå årsavgift

1. APRIL

■ 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

LØST OG FAST



Stedet

Koselig liten bygd i Bygland kommune i Setesdal i Aust-Agder. Stedsnavnet betyr "det lange rak" i følge Norsk Stednamnleksikon. Rak er gammelnorsk og betyr krøtterveg

eller beiteplass. Siste ledd er det samme som i stedsnavnene Årak, Frøyarak og Skjevvrak, forteller bidragsyter Reidar Vollen. (Foto: Kjell Wold)



Aber plötzlich

Vegvesenets funksjonskontraktører må stadig ut og rydde vegnettet for privatrettslige skilt og dette nokså tydelig formulerte skiltet innkom forleden i Øvre Buskerud.

Hva foranledningen er, vites ikke, men skiltet kan være en spontan reaksjon fra en som opplevde at vinteren kom litt brått i høst. (Foto: Tore Braaten)

Her om dagen

"Julehuset" inntil E6 ved Årungen sør for Oslo tiltrekker mye oppmerksomhet før jul. Bolighuset ble innløst av Vegvesenet da E6 ble bygget om, og er formelt sett ikke bebodd. Men hvert år blir det rikt dekorert. Kanskje er det her Julenissen bor?



Foto: Håkon Aurlien

UNORMALER

96

Til Statseiendom

Statens hus i fylkeshovedstedene blir daglig fylt av mennesker som skal sørge for at Statens politikk blir iverksatt ut ifra lovmakernes gode intensjoner. Slik er det også i Vestfold, men en skiltunormal kan sette besøkende til Statens hus i Tønsberg i klemme.

Den som er ukjent og for eksempel kjører etter GPS-anvisninger, blir ledet via et lyskryss inn i Olav Tryggvasonsgate. En meter inn i gaten er forbudsskilt 306.1 "forbud for motorvogn" satt opp, øyensynlig for å hindre gjennomkjøring.

Olav Tryggvasons tid endte brått ved slaget i Svolder i år 1000, og skiltet kommer brått på for den som akkurat har fått grønt lys og svingt inn i gaten. Før man har klart å stanse er skiltet passert og mang en bilist vil anse seg som lovbryter.

Men den gang ei. Den som har satt opp skiltet, monterte også et litt forsiktig underskilt med teksten "Kjøring til eiendommene tillatt". Dermed er det vanskelig å håndheve forbudet. Et ankepunkt er at Statens hus er statens eiendom, men den unormale jury har en mer prinsipiell anførsel.

– Underskiltet skal ifølge paragraf 7.3 klargjøre forbudsskiltets betydning, spesifisert til "utvide, utfylle,



begrense eller gjøre unntak". Underskiltet kan ikke tillate noe hovedskiltet forbyr, heter det i en enstemmig kjennelse. Juryen viser til at et forbud kun mot gjennomgangstrafikk etter skiltnormalene skal kunngjøres med underskilt 808.301 "Gjelder gjennomkjøring". (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Nittini kroner

Vegen og vi betaler minimum 99 kroner for alt innsendt stoff som blir trykt i bladet. Har du et godt bilde, en meningsytring, en god historie, bring det videre til de tyve tusen leserne av Vegen og

vi. I tillegg til et stort publikum får du altså nittini kroner - og i spesielle tilfeller kan et høyere honorar avtales. Men til alle dere som nå tar pennen fatt: Skriv kort!