



Statens vegvesen

Vegenogvi

Nr. 1/09 • 22. januar • 8. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG
Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKSIKKERHET

Statens vegvesen ønsker dialog med høyrisikogrupper i trafikken.

SIDE 3

UTBYGGING

Stortinget ga grønt lys for undersjøisk tunnel til hytteparadis utenfor Tromsø.

SIDE 11

TRAFIKANT OG KJØRETØY

EU-kontrollene avvikles ved trafikkstasjonene. Uten tårer, med vemod.

SIDE 12-13

Kamp mot ruskjøring

LEDER SIDE 2



Endra struktur

Det kan bli aktuelt med skiping av regionale bompengeselskap i Hordaland og Buskerud.

SIDE 6



Isforsker

Alex Klein-Paste håper ny kunnskap skal gjøre det lettere å salte riktig.

SIDE 10

Korkes av

En av landets største flaskehalses korkes av om seks dager

SIDE 10



Ny vegvesen.no

Vegvesen.no i ny drakt gjør at kundene lettere finner fram på et av landets største nettsted.

SIDE 19



Måler pupiller: Pupillometer og lys er politiets kontrollverktøy for å avdekke narkotikabruk i dag. (Foto: UP)

Avslører narkorus

Nye metoder. Norge er verdensmester i å avsløre narkotikakjøring i trafikken. I fjor ble nesten like mange tatt for narkokjøring som for promillekjøring i Norge. Det skyldes bevisst opplæring av politifolk. I løpet av februar kommer et forslag til metode for rutinetesting av norske bilister mot narkotika- og medikamentrus.

SIDE 14-15



(Illustrasjonsfoto: Henriette Erken)

Gulrot for å kjøre sammen

Statens vegvesen presenterer prosjektet spontan samkjøring, tiltenkt Bergen eller Trondheim. Skal det ha effekt lokkes med gulrøtter som gratis bomplassering, parkering og gjerne skattefordeler.

SIDE 18

DAGSORDEN

Kamp mot ruskjøring

LEDER

■ Ruspåvirkede sjåførere, ikke bare dårlige veger, er årsak til to av tre dødsulykker i Norge med bare en bil involvert, slår divisjonsdirektør for Rettstoksikologi og rusmiddel-forskning ved Folkehelseinstituttet, Lillian Bach fast. Derfor skjerper Statens vegvesen og politiet kampen mot rus i trafikken i år.

■ I februar fremmes forslag til metode for rutinetesting av bilister mot narkotika- og medikamentrus. Politiet intensiverer opplæringen for å avdekke ruskjøring på narkotiske stoffer og medikamenter. I forrige uke var 70 tjenestemenn fra UP på fire dagers kurs om dette i Vestfold. Politifolkene ble skolert på "tegn og symptomer på rusmisbruk" hos bilister.

■ Norge deltar også i et europeisk forskningsprosjekt om alkohol, legemidler, illegale rusmidler og trafikksikkerhet, der både Transportøkonomisk Institutt (TØI) og et Folkehelseinstitutt står sentralt. 37 institusjoner i 19 land deltar i forsøket, der det i Norge samles inn 10 000 spyttprøver fra bilister og motorsykkelførere i hele landet. Spyttprøvene undersøkes for 30 forskjellige stoffer ved hjelp av avanserte analysemetoder.

■ Andre undersøkelser viser at illegale rusmidler og legemidler merka med rød varselstrekant fins mye oftere i kroppen til norske bilister enn alkohol. Roar S. Larsen i Utrykningspolitiet forteller i Vegen og vi at det i fjor ble tatt nesten like mange bilister for narkokjøring som promillekjøring. Årsaken er bevisst opplæring i politiet. Både de og Statens vegvesen er enige om å ta ut flest mulig farlige og ruspåvirkede sjåførere fra trafikken. Sammen med blant annet TØI og Folkehelseinstituttet fører offentlige myndigheter og forskningsmiljøer nå en øket kamp mot ruskjøring og trafikkuulykker.

■ Bare en intensiv kamp mot alle former for ruskjøring på bred front, kan bidra til å redusere dette økende samfunnsproblemet som koster både den enkelte og samfunnet mange penger og personlige lidelser. Det er å håpe at vi allerede i 2009 kan se noen resultater av dette arbeidet.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Uavhengig av hvor mye midler som stilles til disposisjon for investeringer og vedlikehold, må vi sørge for å få "pengene ut på vegen" så fort som mulig.

2009 - Mulighetenes år

Riktig godt nytt år, alle sammen. Så er vi endelig i gang igjen, etter en hyggelig og avslappende jule- og nyttårshelg. Jeg håper at mange av dere fikk seg litt ekstra hvile, for dette året kommer til å bli krevende og det blir spennende for oss i Statens vegvesen.

Om kort tid skal regjeringen legge frem sin mye omtalte krisepakke, eller tiltakspakke, som vel er det riktige begrepet. Hovedpoenget er å bidra til å holde hjulene i gang, og Statens vegvesen har mange oppgaver som venter og som gir god sysselsettingseffekt. Vi har da også spilt inn en rekke baller til Samferdselsdepartementet.

Først og fremst vil jeg peke på det store vedlikeholdsetterlepet, og dermed også store behov innen drift og vedlikehold av vårt omfattende vegnett. Jo større ressurser som stilles til disposisjon, jo flere kan sysselsettes med å vedlikeholde et slitent vegnett. Også på investeringsområdet kan vi øke aktiviteten. Statsråden har også allerede vært ute og signalisert at investeringsoppgaver skal forseres. Uavhengig av hvor mye midler som stilles til disposisjon for investeringer og vedlikehold, må vi sørge for å få "pengene ut på vegen" så fort som mulig.

I vinter legges Nasjonal transportplan fram. Arbeidet med handlingsprogrammene pågår, men det er først når stortingsmeldingen legges fram at dette arbeidet virkelig tar av. Også her er signalene økt aktivitet og dermed høyere forventninger til oss.

Forvatningsreformensom gjennomføres fra 1. januar 2010. Overføring av ansvaret for øvrige riksveger til fylkeskommunene er

en stor og sammensatt oppgave både for staten, fylkeskommunene og for Statens vegvesen. Vi arbeider aktivt med å tilrettelegge for at dette skal bli vellykket for alle parter. Det vil kreve mye av oss, både i måten vi løser oppgavene og hvordan både fylkeskommunene og Statens vegvesen skal organiseres.

Om kort tid legger utvalget som utreder om det bør etableres et egen vegtilsyn fram sin utredning og tilråding. I skrivende stund er ikke utvalgets konklusjoner kjent, men diskusjonene om behovet for utvalget og de vurderinger utvalget gjør, vil uansett påvirke både tenking rundt tilsyn og organisering av tilsynsrollen for Statens vegvesen uavhengig av om det anbefales at etableres et eget tilsyn.

SVV2010 er satt i gang av oss selv. Målet er å evaluere organisasjonen, se om vi er skrudd rett sammen. Samtidig har prosjektet et perspektiv på å sette sammen en organisasjon som passer til de oppgavene vi vil ha etter 2010. Vi må sørge for at vi kan takle de oppgaver og muligheter som Nasjonal transportplan vil gi, fleksibilitet til å håndtere ekstraordinære oppgaver som eksempel tiltakspakken, og tilpassing til forvaltningsreformen og eventuell etablering av et vegtilsyn.

2009 blir krevende. Vi skal drive "business as usual", vi får mange nye oppgaver og vi skal samtidig endre oss. Jeg føler meg likevel trygg på at vi skal makte oppgaven. Vi vil makte det gjennom godt samarbeid og samspill mellom alle dere dyktige og innsatsvillige medarbeidere. Jeg gleder meg til et særs aktivt år og ønsker oss alle sammen et godt nytt arbeidsår!

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: Mediatrykk 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 20. januar kl. 13.00. Neste utgave kommer 5. februar 2009



Permisjon
Helge Rong

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



Ansvarlig
redaktør
Gry Watn

Mobil: 958 53 514
Telefon: 22 07 36 88
E-post:
gry.watn@vegvesen.no



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

Mobil: 980 30 164
Telefon: 22 07 33 89
E-post:
henriette.busterud@vegvesen.no



Journalist
Kjell Wold
Region sør

Mobil: 900 94 886
Telefon: 32 21 44 81
E-post:
kjell.wold@vegvesen.no



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

Mobil: 951 13 750
Telefon: 69 24 37 01
E-post:
hakon.aurlien@vegvesen.no



Journalist
Geir Brekke
Region vest

Mobil: 908 25 869
Telefon: 55 51 65 43
E-post:
geir.brekke@vegvesen.no



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

Mobil: 932 24 544
Telefon: 22 07 35 13
E-post:
giselle.jensen@vegvesen.no

Priset for barnesikring

■ ■ Oppland fylkes trafikksikkerhetspris for 2008 er tildelt Viggo Vagnby. Han arbeider til daglig med utvikling av barnesikringsprodukter men bruker mye av fritiden sin på opplæring i sikring av barn i bil. – Viggo Vagnby har brukt store deler av fritida på å lære opp folk i blant andre ambulansetjenesten, barnehager, helsestasjoner,

politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Gjennom kurs og opplæring har nærmere 300 personer i Oppland nytt godt av den spisskompetansen han har, sa Sigmund Hagen, som er leder for Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU), da han overrakte prisen til prisvinneren. (Foto: Steinar Svensbakken)



Tente lys for trafikkoftre

■ ■ 530 lys brant langs riksveg 222 mellom Stange og Ottestad i Hedmark sist torsdag. 23 av lysene var tent for de som ble drept på vegene i Hedmark i fjor, 507 for de som ble skadet i trafikulykker. Torsdagens markering var den 16. i rekken. I løpet av disse årene har 351 mennesker mistet livet, mens flere enn 1000 har blitt hardt skadet.

Minnemarkering

■ ■ En stilfull minnemarkering for trafikkoftene i Buskerud ble holdt ved Herad kyrkje i Gol langs rv. 7 andre helgen i januar. Markeringen ble ledet av biskop Laila Riksaasen Dahl sammen med representanter fra kommunen, fylket, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politiet. Mellom 400 og 500 mennesker deltok i Trafikkofrenes dag.



Risikogruppe: – Unge mannlige bilførere er en spesiell risikogruppe Statens vegvesen ønsker å komme i bedret dialog med, sier trafikksikkerhetsseksjonleder Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen. To brødre omkom og to ble alvorlig skadd da denne bilen kjørte av rv. 22 i Trøgstad sist helg. (Foto: Thomas Andersen/Scanpix)

Ønsker dialog

– **Bevisst satsing på høyrisikogrupper er nødvendig for å komme videre i ulykkesforebyggende arbeid i Norge.**

Håkon Aurlien

– Men da trenger vi nær dialog med disse trafikantene, sier leder for trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet, Finn Harald Amundsen. Tirsdag denne uken var representanter for spesielt utsatte trafikant-

grupper invitert til seminar i Vegdirektoratet. Motorsyklisterens organisasjoner var til stede, talsmenn for eldre trafikanter var der, personer som arbeider med ruspåvirkede sjåførere, og forskergrupper som studerer trekk ved risikoutsatte unge mannlige bilførere.

Vi kommer lengre

– Vi er kommet veldig langt med ulykkesreducerende tiltak i Norge. Landet er blitt et betydelig sikrere å kjøre bil i, med halvparten så mange drepte og alvorlig skadde som på 70-tallet tross kraftig trafikkvekst. Men 259 omkomne det siste året et høyt tall og skal vi komme videre

må også vi satse på andre virkemidler enn de vi har hatt nytte av til nå, sier Amundsen.

Risikogrupper

Statens vegvesen har registrert at bedringen i ulykkesrisiko er skjedd blant generelt gode trafikantgrupper, dvs. folk flest. Men en stadig økende andel av de gjenstående ulykkene forårsakes av noen få spesielt risikoutsatte trafikantgrupper.

– Vi ønsker å komme i dialog med disse trafikantgruppene, og sammen utvikle ideer til forskning og tiltak som kan gi ulykkesreduksjon også blant høyrisikogruppene, sier han.

Etatsprosjekt

Statens vegvesen har satt i gang et flerårig etatsprosjekt for å bygge opp viten om spesielle risikogrupper i trafikken. Sentrale temaer er hvordan man kan kommunisere med personer i risikogruppene og hvordan man finner frem til fornuftige ulykkesreducerende tiltak.

Samarbeid

– Vi føler at vi er kommet godt i gang med prosjektet i tett samarbeid med blant annet Senter for risikostyring og samfunnsikkerhet ved Universitetet i Stavanger. Men nå hadde vi behov for å komme i direkte kontakt med talsmenn for

høyrisikogruppene. Det kan gi nye ideer til forskning og tiltak som vi kan sette i verk, sier han.

Presis definisjon

I invitasjonen til møtet ble det understreket at Statens vegvesen pr i dag har antagelser om hvordan høyrisikogruppene skal defineres, men at underdelingen må vurderes nærmere.

– Det er veldig viktig at vi definerer meningsfulle undergrupper, at vi kan være i stand til å identifisere trafikanter som tilhører gruppen. Det er også viktig å definere grupper som det er mulig å kommunisere med, sier Amundsen.

Utformer 45-budskap

I juni fortalte Vegen og vi om 16-årige Levi Andre Steen som ville ha 45-skilt bak på mopeden for å fortelle bilister at mopedistene kjører så fort som de kan. Nå er prototypen klar.

Håkon Aurlien

– Vi har laget et forslag til merke,

og det skal vi teste ut det kommende året, sier Erik Larsen. Han er en av Statens vegvesens representanter i Ringsakerprosjektet der ulike virkemidler for økt lokal trafikksikkerhet skal testes ut.

Kreativiteten har fått rom, for det er også laget en refleksvest som kombinerer det samme budskapet med økt synlighet. I løpet av de tre siste sesongene er refleksvester blitt nesten standard bekledning for

motorsyklister, men det er foreløpig ikke skjedd blant mopedistene og ideen er å forene to gode ideer.

– Vi håper og tror at mopedister til sommeren kan oppleve å bli tatt mer hensyn til av travle bilister, sier Erik Larsen. Ideen til merkingen kom på et folkemøte i sommer. Levi Andre Steen tok ordet og beklaget seg over å bli ”kjørt i grøfta” av bilister som legger seg tett innpå og

nærmest jager mopedistene av vegen. Mopedene har en fartsgrense på 45km/t og jagingen ble brukt som argument for ulovlig mopedtrimming.

Merke: 16-årige Levi Andre Steen fra Ringsaker har fått 45-skiltet til å ha bak på mopeden. (Foto: Erik Larsen)



AKTUELT

Mammutlys

■ ■ Det var ingen alvorlige ulykker i de drøye to ukene alle trafikklusene i det såkalte Mammut-krysset i Tønsberg var ute av drift ved årsskiftet. Et sikringsskap ble påkjørt av en bil og ødelagt. 12. januar var alt i funksjon igjen etter dager med tidvis trafikkaos i kjempekrysset der mellom 30 000 og 40 000 biler møtes daglig.

Kjemper om pris

■ ■ Fem kvalifiserte kandidater kjemper om trafikksikkerhetsprisen for 2008 i Buskerud. Prisen skal deles ut av fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) i Buskerud under en større tilstelning i Drammens teater tirsdag 10. februar. Et god slump penger, diplom og blomster venter den eller de som vinner den gjeve trafikksikkerhetsprisen for Buskerud.

Svensk fru Gåmann

■ ■ Fra 1. januar ble det innført et alternativt skilt for gangfelt i Sverige. Bakgrunnen er at noen kommuner ønsket et alternativ til "Herr Gårman". Den kvinnelige og mannlige utgaven av skiltene blir likeverdige og kan brukes hver for seg eller sammen. Det er opp til vegholder å bestemme om begge utgaver av skiltene skal brukes.



Ønsker lavere fart

■ ■ Småbarnsforeldre på Nakkerud på Ringerike ønsker at 60-sonen på rv. 35 retning Hønefoss utvides noen hundre meter nordover for å gjøre barnas skoleveg tryggere. Det bor noen småbarnsforeldre langs vegen der fartsgrensen er 80km/t og det ønsker de å få endret på, skriver Ringerikes Blad. Statens vegvesen har fått henvendelse om dette.



På kurs: Fv: kursansvarlige Ole-Martin Rasmussen, Mai-Liss Knutsen, Ann Synnøve Elvevoll og Karsten Nikolaisen. Gunn Fagerli, Marit Solbakken, Tina Maria Olsen, Trond Figenschou, Linn-Chamilla Nikolaisen, Karl Tore Holtten, Steinar Henriksen, Andreas Nilsen, Gunn Bodil Strømeng og Leif-Åge Fjellstad. (Foto: Bente Skogdal)

Sensoropplæring i nord

Statens vegvesen starter egen sensorskole for å gi publikum bedre og raskere service.

Giselle Jensen

Rekrutteringen til sensoryrket har lenge vært altfor lav. Like vanskelig har det vist seg å være å beholde den ettertraktede kompetansen på sikt. Vegvesenet starter derfor egen sensorskole i Region nord som videreutdanner egne ansatte til sensorer.

Prøveprosjekt

– Vi er ikke i nærheten av det antallet sensorer vi trenger om vi skal ha noe håp om å ta unna køene til førerprøven, forklarer seksjonsleder Knut Arne Henriksen i Region nord.

Sensorskolen er et prøveprosjekt der både undervisningsmaterialet og lærerkraftene er hentet fra egne rekker.

– Sensorutdanningen på høyskolen i Stjørdal tar inn altfor få elever til å fylle de ledige stillingene. Det er heller ikke nødvendig med en så omfattende utdanning for å fylle sensor rollen, sier Henriksen.

De åtte elevene er merkantilt og teknisk personale som ikke har sensorkompetanse, men som av ulike grunner ønsker å kvalifisere seg til å kunne jobbe helt eller delvis som sensorer.

Blir sensor på fem måneder

Undervisningen tar sikte på å kvalifisere dem til sensoroppgaver innen førerkort klasse B. De skal kunne vurdere om førerkortkandidatene er modne for førerprøven, og dessuten kunne gjennomføre en førerprøve. Kurset er organisert som et deltidsstudium på fem måneder med samlinger, selvstudium og oppgaveskriving. Opptakskravet er

generell studiekompetanse eller realkompetanse.

Ny karriereveg

Undervisningen er basert på en lære- og kursplan som sikrer kandidatene kunnskaper som tilfredsstillende dagens krav til sensorer.

– Det geniale med løsningen er fleksibiliteten når ansatte er kvalifisert til å rullere mellom ulike oppgaver. Det sikrer oss et bedre tjenestetilbud innenfor alle områder. Vi har dessuten utviklet en ny faglig karriereveg, smiler Henriksen. Første samling var i Tromsø i januar, eksamen kommer i midten av juni. De ansvarlige er Ann Synnøve Elvevoll, Jørn Simonsen,

Karsten Nikolaisen og Ole-Martin Rasmussen. Alle fra TS-seksjonen i Region nord.

Utvikler ny modell

– Vi jobber med en ny modell for sensoropplæring og vil følge med på hva som skjer i prøveprosjektet i Region nord. Samtidig er det også interessante opplegg både i Region sør og øst, forteller Sonja Sporstøl som har ansvaret for føreropplæringen i Statens vegvesen.

– Vegdirektoratet kommer derfor til å følge opp de ulike programmene som gjennomføres i år og vurdere hva som bør tas med videre, forteller hun.

Tettstadtiltak

Statens vegvesen har sett i verk flere trafikksikringstiltak på E134 gjennom Etne sentrum i Hordaland den siste tida.

Geir Brekke

Etter ei tragisk dødsulykke for eit år sidan, der ein fotgjengar blei overkjørt av ein tungbil då ho kryssa sentrumsgata, har det vore ein brei prosess om utbetringstiltak på E134 gjennom tettstaden.

Redusert fartsgrense frå 50 til 40 km/t var det første som kom på

plass i fjor. I den siste tida har Statens vegvesen supplert med sanering av fotgjengarfelt, samstundes om nye og betre veglys er undervegs gjennom sentrum. Betre oppmerking og utskifting av skilt er det og blitt vedteke å gjennomføre. Døgntrafikken gjennom Etne er på kring 5500, og har auka med opp mot 14 prosent dei siste åra.

Trafikksikring engasjerer også folk i Etne, og det har gjennom prosessen etter ulykka vore fleire folkekemøte, med stort engasjement. Statens vegvesen meiner at det er for mange element i trafikkbiletet gjennom tettstaden, og har pekt på

behov for sanering av ein del av dei mange avkjørslene til forretningane i sentrum. Det er rimeleg nok eit tiltak som møter motbør mellom dei næringsdrivande.

Uansett er det langt fram før E134 eventuelt kan bli lagt utanom Etne sentrum.

Nedsett fart: Statens vegvesen har mellom anna sett ned fartsgrensa til 40 km/t på E134 gjennom Etne sentrum. (Arkivfoto: Geir Brekke)





Bedre bussjåfører: Alle som vil jobbe som bussjåfører må nå ta en yrkesutdanning. Det skal gi bedre sjåfører og sikkerhet. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Utdanning for nye bussjåfører

Alle som vil jobbe som bussjåfør må nå ta en yrkessjåførutdanning. Ordningen gjelder også for dem som kjører minibuss i jobbsammenheng. Målet er å få tryggere sjåfører og bedre trafikksikkerhet.

Henriette Erken Busterud

I fjor var det rundt 2000 som tok førerprøven for stor buss. De som

ønsker å bli bussjåfør må fra nå av ta en yrkesutdanning på 140 eller 280 timer avhengig av alder. Sjåføren skal ikke bare bli tryggere i yrket. Håpet er at utdanningen også skal gi bussjåførene høyere status. Og passasjerene skal oppleve en sikrere, mer komfortabel og miljøvennlig transport.

Hele Europa

– Dette ble innført over hele Europa samtidig, og alle som jobber med persontransport i Europa får nå samme kompetanse. Det er Statens vegvesen som har ansvar for å innføre disse nye yrkessjåførkravene i Norge. Blant annet skal vi godkjenne læresteder og administrere eksamensordningen, sier Arvid

Mytting som jobber med dette i Statens vegvesen. De første elevene har nylig gjennomført denne grunnutdanninga, bestått eksamen og fått kompetansebevis for persontransport.

Innhold

– På timeplanen står blant annet vegtransporten og samfunnet, yrkessjåførens sikkerhet, helse og arbeidsmiljø, optimal bruk av kjøretøy, kunnskap om persontransport, persontransport i praksis og sikker atferd på veien, forteller Mytting.

Det betyr blant annet at de som skal bli buss-sjåfører må lære hva slags mat som er sunn og hva som gjør dem trøtte, hvordan de skal opptre overfor passasjerer som blir sjuke og hva de skal gjøre hvis de har mistanke om at en passasjer har med

smuglevare. Dette er ting som ikke er berørt i den vanlige føreropplæringen for bussjåfører.

– Vi har motatt mange søknader. Pr i dag har vi

godkjent undervisningsplanene til 15 trafikkskoler. Statens vegvesen skal også kontrollere at alt går etter planen, sier Mytting.

Også lastebilsjåfører

I første omgang er det nye bussjåfører som skal øke kompetansen. Fra 10. september 2009 må også nye lastebilsjåfører gjennom tilsvarende opplæring for å få godkjent yrkessjåførbevis. Fra 2011 må både gamle og nye sjåfører dessuten ta et 35 timers etterutdanning hvert femte år.

Minibuss

– Ordningen gjelder også for alle som kjører minibuss i jobb. Hvis du skal kjøre arbeidskolleger til et seminar med arbeidsgivers minibuss og du har lønn i perioden, regnes du i denne sammenheng som yrkessjåfør og må dermed ha yrkessjåførbevis, understreker Mytting.

Siste salve for en sikrere E6

Fylkesordfører Nils Aage Jegstad i Akershus fyrte av siste dynamittsalve for den 3,7 km lange Nøstvetunnelen like nord for Vinterbro.

Håkon Aurlien

Når tunnelen åpnes for trafikk, er siste del av "dødsvegen E6" erstattet av en sikker firefelts veg helt fra Oslo til Svinesund. De 4,5 kilometerne nord for Vinterbro er siste

flaskehals på E6 sørøver etter at E6 gjennom Østfold er ferdig 24. november.

I rute

– Vi er i rute for vegåpning 9.9.2009, klokken ni minutter over ni, sa prosjektsjef Stein Fyksen da han samlet egne folk, naboer og lokalpolitikere til siste salve. I løpet av to år er det kjørt omlag 65 000 lastebillass stein ut av tunnelene.

Fylkesordfører Nils Aage Jegstad i Akershus var veldig glad for å få

trykke på utløseren og sprengte bort en siste bit fjell i tunnelliniøpet.

Han var tidligere ordfører i Vestby, som hadde de mest beryktede deler av den gamle E6. Mellom Oslo og Østfold grense omkom 29 mennesker fra 1990-99, alle på strekninger med møtende trafikk. Siden 1999 er tre mennesker omkommet på en ny og sikrere veg.

– Mye av min jobb har vært å være pådriver for en sikrere veg. Jeg er stolt av at vi på norsk side har E6 ferdig neste år, sa han.



Glad: Fylkesordfører Nils Aage Jegstad i Akershus utløste siste dynamittsalve assistert av borebas Jon Magne Hansen. (Foto: Håkon Aurlien)

Seks nye bompeanlegg i 2009

I løpet av året starter innkreving i seks nye bompengelanlegg mens bomstasjoner ved to tunneler legges ned.

Henriette Erken Busterud

– I år vil det bli krevd inn penger i seks nye bompengelanlegg. Bomstasjonene ved Hvalertunnelen og Ålesundtunnelen legges ned i løpet av året, slik at det pr 31.12 vil være 47 bompengeprojekt i landet. Nærmere fem milliarder kroner vil bli innkrevd i år, og rundt ¼ av dette vil komme fra bomringen i Oslo, forteller Robert Fjelltun Bøe i Statens vegvesen (innfelt).

På fem av strekningene blir det automatiske bomstasjoner med AutoPASS, slik at bilistene bare kjører tvers gjennom. Ved Atlanterhavstunnelen vil derimot bompengeselskapet ha betjent bomstasjon siden de vil ta betaling pr passasjer. For øvrig åpner det første AutoPASS-anlegget i Nord-Norge i år, langs rv. 17 utenfor Bodø.

Flere bomstasjoner på et vegprosjekt

På strekningen Gardermoen-Moelv vil det etter planen bli en bomstasjon på hver av de seks delstrekningene som skal bygges. De to første bomstasjonene vil være på plass i oktober når det åpnes for trafikk på strekningen Hovinmoen-Dal og Skaberud-Kolomoen.

– Dette innebærer at folk vil betale etter hvor langt de kjører. Prisen blir ca. 13 kroner per



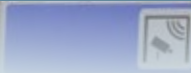
passering, slik at når hele strekningen er ferdig vil det koste 80 kroner hvis du passerer alle bomstasjonene, sier Fjelltun Bøe. På

E18 Vestfold sør vil det bli et tilsvarende opplegg. Innkrevingen i den første bomstasjonen vil starte på strekningen Langåker-Bomme-stad i løpet av året.

To legges ned

15. januar ble bomstasjonene ved Hvalertunnelen lagt ned. Der er det innkrevd penger to år ekstra på grunn av utbedring av fylkesveg 472 til Utgårdskilen. Bomstasjonen ved Ålesundtunnelen (Rv. 658) legges ned høsten 2009.

FAKTA



Nye bompengelanlegg i 2009:

- Rv. 64 Atlanterhavstunnelen (har vært forhåndsinnkreving på ferje)
- E18 Vestfold sør
- Rv. 519 Finnfast (har vært forhåndsinnkreving på ferje)
- E6 Gardermoen - Moelv,
- Rv. 255 Gausdal
- Rv. 17 Vegpakke Salten

Rv. 64

Rv. 661

Rv. 658 Ålesund

Rv. 653 Eiksund

Rv. 5 Naustdalt

E39 Teigen-B

Rv. 566 Osterøy

Bergen

Rv. 551 Folgefonntunnelen

Rv. 546 Austevollbrua

E134 Rullestadjuvet

E39 Trekantsambandet

E39 Borevik-Jektevik

Rv. 544 Halsnøysambandet

Haugalandspakken

Rv. 47 T-forbindelsen

Rv. 519 Finn



Regionale bomselskap

Det kan bli aktuelt med skiping av regionale bomselskap, i første omgang som eit forsøk i Hordaland og Buskerud.

Geir Brekke

Fylkestinget i Hordaland gjorde for over tre år sidan vedtak om å skipe eit administrasjonsselskap for bompengeselskap i fylket. Tanken er at dette skal organiserast som eit heileigd fylkeskommunalt selskap. Det blei sendt søknad til Vegdirektoratet om skiping av eit slikt selskap i Hordaland. I eit svar frå Vegdirektoratet går det fram at Statens vegvesen ser positivt på Hordaland sitt initiativ til å sjå på organiseringa av bomselskapa.

– Vi meiner større, regionale bomselskap vil føre med seg meir profesjonisert leing og drift

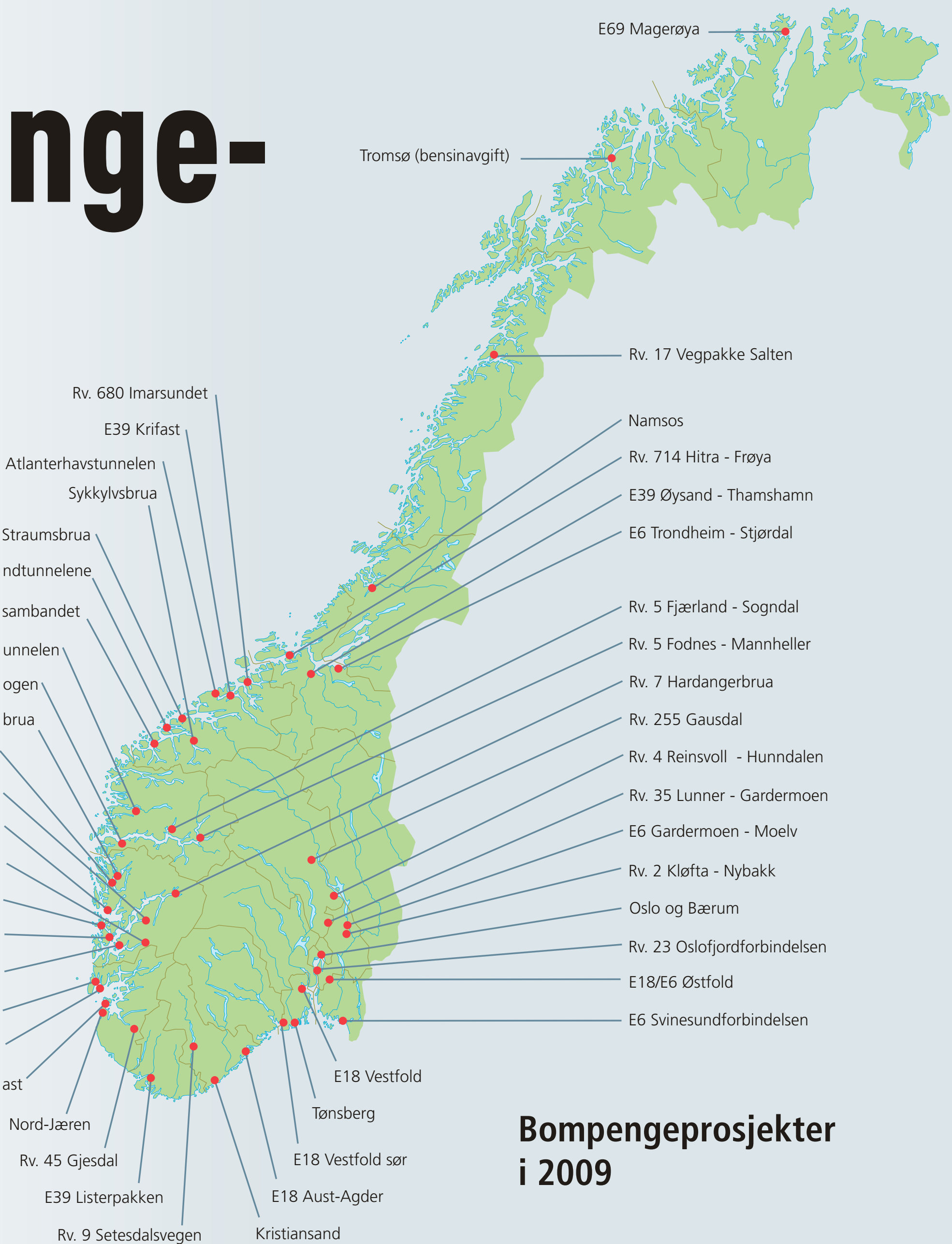
– Vi meiner større, regionale bomselskap vil føre med seg meir profesjonisert leing og drift, heiter det i svaret frå Robert Fjelltun Bøe i Vegdirektoratet. Stordriftsfordelar, tryggleik og lik kundehandsaming er andre argument for regionale selskap i staden for mange små bomselskap i regionen. Vegdirektoratet rår til at regionale bomselskap kan bli innført for nye bompengeprojekt.

Departementet har svart på tilrådinga frå Statens vegvesen, og spørsmålet er no til nærare vurdering i Vegdirektoratet.

– Vi avventar konklusjonen

frå den sentrale handsaminga før vi går vidare med førebuingane i fylkeskommunen, seier samferdslesjef Magnus Vestrheim i Hordaland. (Illustrasjonsfoto: Knut Opeide)

ngge-



Bompengeprosjekter i 2009

BOMPENGER

Mindre biltrafikk

Trafikken gjennom AutoPASS-stasjonene til bompengeringen i Bergen gikk ned med tre prosent de siste fem månedene i 2008, viser tall fra Bro- og Tunnelselskapet i Bergen. Inntektsreduksjonen for bomselskapet vil være i tilsvarende størrelsesorden i den samme perioden. Dette er første femånederssyklus med sammenligningsgrunnlag med året før, etter at man justerte innkrevingsordningen med

mange nye stasjoner i byen i juli 2007. Trafikknedgangen for hele 2008 er på 1,5 prosent i forhold til 2007, får Vegen og vi opplyst av rådgiver Helge Sandvik i Statens vegvesen Region vest. Tallene er her fra tellepunkt i vegbanen. Som tidligere meldt har det i samme perioden vært en økning i antall busspassasjerer og sykkeltrafikk til og fra Bergen sentrum. (Arkivfoto: Geir Brekke)



Egen bomløsning for turister

Statens vegvesen jobber med en løsning for turister som passerer automatiske stasjoner. Målet er å lage en løsning der de skal kunne gå inn på internett og registrere bil og kredittkort før avreise. De vil da få status som brikkebrukere i sentralsystemet og kan kjøre gjennom bomstasjonen uten stopp. Ved passering belastes

kredittkortet. Det vil også være mulig for turistene å betale i etterkant, det vil si på internett innen 14 dager. Denne løsningen krever at turistene vet hvilket bomanlegg de har passert. Statens vegvesen jobber nå med webløsninger, og etter planen skal opplegget være klart til våren. (Arkivfoto: Knut Opeide)

Fakta om AutoPASS i 2009



- 33 bompengeanlegg med AutoPASS, det vil si 70 prosent av alle bompengeanlegg.
- Ca. 1,5 millioner biler med AutoPASSbrikke.
- 200 000 brikker må byttes i 2009 på grunn av batteri, blant annet i Tønsberg og Bergen.
- AutoPASS-brikker kan brukes i Norden: På Storebælt, Øresund og på seks ferjesamband
- Rabatter varierer fra prosjekt til prosjekt
- Første anlegg med AutoPASS kom i 2001 (Sykkylven)

Bompenge

Det er lite trolig at Stortinget kan behandle en søknad om utvidelse av Bergensprogrammet våren 2009.

Geir Brekke

– Vegdirektoratet må ha levert en innstilling om en slik bompengesøknad før påske om det skal være sjans for stortingsvedtak før sommerferien i år, sier Åge Jensen i Vegdirektoratet. Søknaden må behandles i Bergen bystyre og Hordaland fylkesting før den går til Vegdirektoratet og deretter Samferdselsdepartementet.

– Siden Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune ønsker å vente med sin behandling av søknaden til etter at regjeringen har lagt fram sitt forslag til Nasjonal transportplan for 2010-19 senere i vinter, er det i realiteten små muligheter for at Stortinget kan behandle søknaden i vårsesjonen, mener Jensen.

Mangler tre milliarder

Dagens bompengeinnkreving i Bergen løper fram til 2015. Selv om inntektene etter justering sommeren 2007 har økt fra 270 millioner kroner i 2006 til 370 millioner kroner i 2008, vil Bergen mangle minst tre milliarder for å få finansiert andre byggesteg av Ringveg vest, videreføring av bybanen fra Nesttun til Rådal og bygging av Skansetunnelen i Bergen sentrum. Første byggesteg av Ringveg vest og bybanen skal etter planen være fullført omtrent samtidig i juni 2010.

” I dag oppnås rabatt på 40 prosent for AutoPASS-abonnenter i Bergen, mens Oslo har redusert rabatten til 20 prosent.

Endring fra 2010

Trinn 2 i Bergensprogrammet vil enten kreve en økning i betalingsstøtten for trafikantene eller en forlengelse av innkrevingsperioden, eventuelt en kombinasjon av dette. Statens vegvesen presenterte høsten 2007 noen mulige alternativer. Basert på et finansieringsbehov på tre milliarder kroner var det den gang sagt fra Region vest at behovet kunne bli en takstøkning fra dagens 15 kroner til 20 kr. pr. passering for liten bil uten rabatt i perioden 2010 til 2019. Uten takst-økning kunne det være behov for å forlenge innkrevingsperioden til 2023. En mulig løsning kan også være justering av rabattsatsene. I dag oppnås rabatt på 40 prosent for AutoPASS-abonnenter i Bergen, mens Oslo har redusert rabatten til 20 prosent. Forslaget har siden vært gjenstand for politisk diskusjon og bearbeidelse, og de involverte har utsatt fullføring av arbeidet til regjeringen har lagt fram sitt forslag til NTP, som er bebudet mot slutten av februar 2009.

Må låne penger

For første gang måtte Bergen bomselskap i fjor ta opp lån for å finansiere de løpende kostnader med bygging av bybane mellom Bergen sentrum og Nesttun og Ringveg vest mellom Flyplassvegen og Fyllingsdalen. Nye lån må tas opp innværende år, slik at selskapet vil stå med en gjeld på 1,7 milliarder kroner ved utgangen av 2009. Behovet for å komme i gang med en justert innkreving fra 2010 er derfor stort. Skal innkrevningen starte fra 1. januar 2010 må Stortinget godkjenne bompengesøknaden senest kommende høst.



Treffer blink: Einar Færaas i Statens vegvesen konstaterer at inntektene er i rute på Haugaland. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Ingen krise på Haugaland

Trafikktallene ligger litt over prognosene til Statens vegvesen og bomkronene ruller inn som planlagt etter et halvt år med innkreving på Haugaland.

Geir Brekke

Finanskrisen har med andre ord ikke satt noen spor i kassen til Haugalandspakken AS. Det kommer inn ni millioner kroner i måneden, det vil si rundt 54 millioner i andre halvår 2008.

Utvides 2. mars

Det var 1. juli 2008 at bompenginnkrevningen startet i Haugesund og Tysvær, med ni AutoPASS-stasjoner. 16. oktober ble det såkalte

smutthullet i Salhusvegen i Hauge-sund tettet med egen stasjon. Karmøy kommune kommer med som del av pakken, med start på innkreving på fire stasjoner fra 2. mars i år, får Vegen og vi opplyst av prosjektkoordinator Einar Færaas i Statens vegvesen. Han er fornøyd med trafikktutviklingen så langt. At

” Dette er et prosjekt til 60 millioner kroner, der halvparten blir betalt med bompenger og resten dekkes av ordinære statsmidler.

trafikkavvisningen ser ut til å bli lavere enn det Statens vegvesen forventet er også positivt for bom-

søknad i tidsnød



Bompengenehøvet: Statens vegvesen venter på finansiering av byggesteg to på Ringveg vest. (Arkivfoto: Geir Brekke)

selskapet og finansieringen av pakken. Selv om bompengene er innkrevningen startet midtsommers i fjor har det ikke skjedd noen stor overgang fra bil til MC eller scooter, som passerer gratis gjennom AutoPASS. Heller ikke mange trafikanter har konvertert til apostlenes hester på veg til og fra jobb eller skole siden bomstasjonene kom på plass, ser det ut for i trafikktallene så langt.

Trefeltsveg

Det mangler ikke på hull som skal fylles med bompengene. Hagesund kommune forskotterte i fjor ombygging av E134-krysset ved Ørpetveit til 36,6 millioner kroner, som skal tilbakebetales gjennom Haugealandspakken. Dessuten skal selvsagt investeringene til de 13 bomstasjonene dekkes inn. Det neste prosjektet blir bygging av ny trefeltsveg med gang- og sykkelveg

på rv. 47 på Kvala i nordre del av Hagesund. Dette er et prosjekt til 60 millioner kroner, der halvparten blir betalt med bompenger og resten dekkes av ordinære statsmidler. Prosjektet gir tre nye rundkjøringer og tre underganger. Det blir tryggere veg og bedre for kollektivtransporten. Byggestart blir i løpet av våren 2009, heter det i informasjonen som Statens vegvesen har sendt ut om prosjektet.

Nye kryss

– Bomselskapet har dessuten vedtatt at inntektene skal brukes til en del kryssutbedringer. Dette gjelder Bø-krysset på rv. 47 på Karmøy, samt Førresbotn og Førrestjern på E134 i Tysvær, like øst for Hagesund. Samtlige kryss krever omregulering, så det er litt usikkert om vi greier å komme i gang med ombygging av de tre kryssene innneværende år, sier Einar Færaas.



God trafikk: Trafikkmengdene ligger over prognosene for bompakke Haugealand, som her på hovedvegen gjennom Hagesund, rv. 47 Karmsundgata. (Foto: Geir Brekke)

FAKTA

Disse står bak: Rogaland og Hordaland fylkeskommune og kommunene Hagesund, Tysvær, Bokn, Vindafjord, Etne, Sveio og Karmøy.

Innkrevning:

Envegsinnkreving fra seks stasjoner ut av sentrum i Hagesund og tovegsinnkreving fra fire stasjoner i Karmøy, to på E134 og en på E39.

Ramme: 2,7 milliarder kroner.

Finansiering: Bompenger 70 prosent, resten fra stat og kommuner.

TEKNOLOGI

Hemsedal øker mest

■ ■ Det var en beskjeden økning i trafikken på fjellovergangene mellom Hallingdal og Vestlandet i 2008, melder Hallingdølen. Trafikkveksten var størst over Hemsedalsfjellet. Flere kjørte over Hemsedalsfjellet og Hardangervidda, færre kjørte Hol-Aurland. Hemsedalsfjellet har også størst tungbilandel, med 31,4 prosent. (Foto: Kjell Wold)

**Ny E18 i dagens trase**

■ ■ Rådmennene i Grenland og Kragerø samt Telemark fylkeskommune ønsker at ny fire felts E18 følger dagens trase helt fra langangen til Grimstad. De håper samtidig at dette kan kombineres med ny jernbanetrase fra Larvik til Grenland og videre påkobling mot Sørlandsbanen fra Porsgrunn til Bokelandsheia, i følge Telemarkarkivavisen.

Listerpakket

■ ■ Fullfinansieringen av Listerpakken i Vest-Agder er nå godkjent i Stortinget. Det settes av 50 millioner kroner til å fullføre rv. 465 Kjørrefjord-Sande, som blir delvis bompengefinansiert. Ny rv. 465 Hanesund-Sande i Farsund åpnes til våren 2009 og tidlig i 2009 starter også byggingen av ny fv. 651 Skråveien utenom Farsund sentrum.

Oslo over grensene

■ ■ Flere dagers stillestående luft skapte såpass luftforurensning i Oslo sentrum at vegmyndighetene vurderte å be folk la være å bruke bil. Syv av ti målestasjoner målte nivåer av svevestøv og nitrose gasser som ga moderat til høy helseserisiko. Heldigvis kom en nordavind og blåste bort det meste av luftforurensningen som hadde bygget seg opp.

Forsker på salt og is

Alex Klein-Paste skal se på sammenhengen mellom is og kjemikalier og jobben som saltet utfører på vegen. Håpet er at ny kunnskap skal gjøre det lettere å salte riktig.

Henriette Erken Busterud

– Jeg skal se på virkningen av salt og andre kjemikalier, som antiisingsmidler, i vinterdriften. Blant annet skal jeg se hvordan kjemikalierne virker på isstrukturen. Vi vet punktet for når vann begynner å fryse, men vi vet lite om prosessen etterpå, forklarer Alex Klein-Paste. Forskeren har tidligere tatt doktorgrad på vinterdrift på flyplasser og har jobbet to år med ising på veg. Nå har han fått en postdoktorstilling som Statens vegvesen og Avinor betaler.

Studerer frysing

Klein-Paste skal blant annet studere

hvordan is fryser og hvordan fryseprosessen påvirkes av kjemikalier. Dette skal foregå på den nye islabben til NTNU som Statens vegvesen er med å finansiere.

– Jeg skal legge en tynn hinne vannfilm med kjemikalier på en asfaltbit og kjøle dette ned. Gjennom mikroskop skal jeg se hva som skjer når det starter å fryse. Jeg skal se på hva slags type is som dannes og hvordan isstrukturen blir og måle friksjon forklarer Klein-Paste, og legger til at kjemikalier også brukes for å hindre at snø blir hardpakket på grunn av biler som trykker ned snøen.

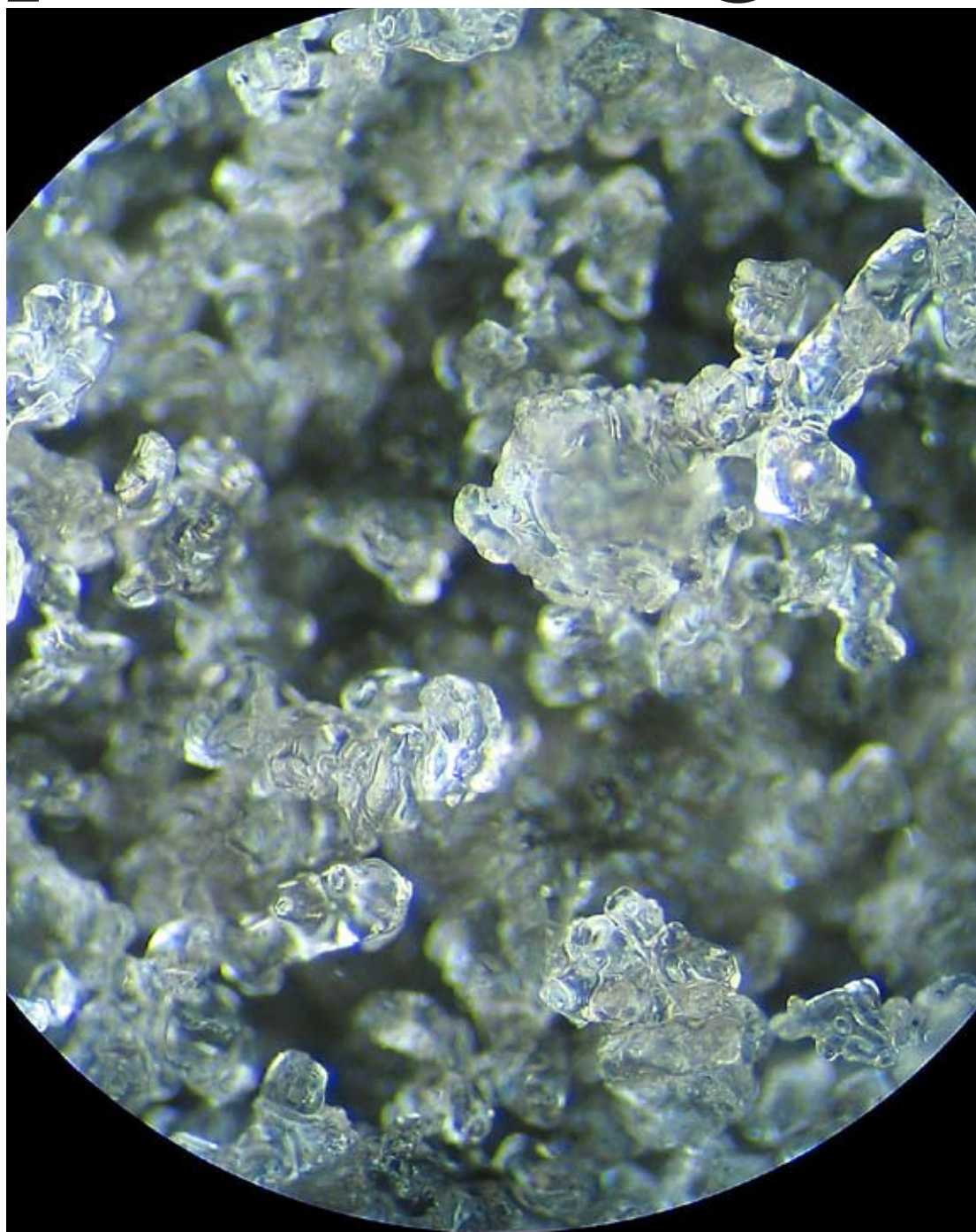
Rim på veg

– Jeg skal også se på rimdannelse på veg og varsling av dette. Rim er ofte usynlig og vanskelig å oppdage. Ved hjelp av meteorologiske data håper vi å få bedre varsel når det starter å rime og hvor mye rim det dannes. Rim kan fort bli til is, og ved å få varsel om rim kan vi gjøre tiltak før det blir glatt. Dette studerer jeg nå på Svalbard lufthavn, fordi på flyplassen har man en høy driftstandard, men samtidig er det mulig å være i lengre tidsperioden på overflaten pga lite trafikk, forteller Klein-Paste.

Oppskrift

– Når vi vet mer om dette, håper vi å finne nye metoder vi kan bruke for å teste hvordan ulike kjemikalier virker. Dette er viktig kunnskap når vi skal prøve å lage en ny salttabell som viser anbefalt dosering med kjemikalier på ulike typer føre og ulike måter å bruke det på, sier forskeren.

Forsker på is og rim: Alex Klein-Paste forsker blant annet på hva som skjer når vann fryser. Ved å vite mer om dette blir det lettere å salte riktig. (Arkivfoto: Alex-Klein Paste)



Alle gode ting er fem

En av landets største trafikale flaskehalsar blir historie om seks dager. Onsdag 28. januar åpnes femte og siste etappe av fire felts E18 gjennom Drammen.

Kjell Wold

Åpningen av fire kilometer ny motorveg fra Frydenhaug på Strømsø

Fire felt Oslo-Tønsberg: Med åpningen av nye fire felt i Kobbervikdalen sør for Drammen har E18 fra onsdag 28. januar sammenhengende fire felt fra Oslo til Tønsberg. (Foto: Kjell Wold)

til Eik i Kobbervikdalen sør for byen markerer samtidig at en av landets mest trafikkerte strekninger Oslo-Tønsberg nå får gjennomgående fire felt på hele strekningen. Det inngår samtidig i planene om en framtidig fire felts E18 helt fra Oslo til Kristiansand.

E18-utvidelsen i Drammen på syv kilometer har pågått i fem etapper siden 2003. E18 fra Høvik i Lier til motorvegbrua, utvidelsen av motorvegbrua, ny Kleivenetunnel, utvidelse av E18 Kobbervikdalen-Eik og etterbrukstiltak på rv. 282 Holmestrandveien. Sistnevnte jobb starter nå i 2009 og avsluttes sommeren 2010. Trafikken på E18 gjennom Drammen har det siste tiåret

vokst til godt over 30.000 biler i døgnet med markerte trafikktopper fredag og søndag.

Den nye fire felts vegen vil gi bedre framkommelighet spesielt i rushtiden og helgene, øke trafikksikkerheten på hele strekningen og redusere miljøbelastningene i Drammen betydelig. 28. januar 2009 åpner begge Kleivenetunnelene og nye fire felt i Kobbervikdalen sør for byen.

Da åpner også et nytt kapittel i norsk veghistorie. Korken, flakshalsen og vegkrysset Drammen er for alltid erklært død og begravet. Totalsummen for sju kilometer ny fire felts E18 gjennom Drammen er om lag to milliarder kroner.

To tunneler blir en

■ ■ Den nye to-løps E18-tunnelen øst for Glomma i Askim i Østfold har egentlig en 70 meter lang strekning i friluft midt på, men blir av trafikksikkerhetsmessige årsaker bygget som en sammenhengende tunnel på om lag 1000 meter. Anleggsarbeidene starter rundt påsketider og da skal de to tunnelene knyttes sammen med en 70 meters betongtunnel.

Konkurransen om Ryaforbindelsen

■ ■ Mesta leverte det laveste tilbudet på å bygge Ryaforbindelsen i Troms. Tilbudet er på 206 mill. kr. Nest laveste var det danske firmaet E. Phil og søn med 232,4 mill. kr. Leonhard Nilsen & Sønner vil ha 232,4 mill. kr, mens NCC vil ha 233,045 mill. kr. Videre AF Anlegg (247,4 mill. kr), Skanska (267,4 mill. kr), Hæhre Entreprenør (290,4 mill.

kr) og Veidekke (306 mill. kr). –Tilbudene er i overensstemmelse med våre kostnadsoverslag, sier prosjektleder Torbjørn Jørgensen, som er fornøyd med at det er kommet inn så mange tilbud og at konkurransen er stor. Tilbudene skal kontrollregnes og kvalitetssikres før kontrakten kan skrives i månedsskiftet februar/mars.

Elektrojobb

■ ■ Tre firmaer kniver om elektrojobben på ny rv. 465 Ravneheittunnelen i Farsund. Oppdraget gjelder elektrotekniske installasjoner og de tre som vil ha jobben er Mesta: 13,8 mill. kr, Agder Installasjon avd. Arendal: 13,4 mill. kr og Agder Energi: 17,2 mill. kr. Jobben skal gjøres i vinter og tidlig vår før beregnet vegåpning til våren.



Klart for hyttetunnelen

Interessant perspektiv:

Prosjektleder Torbjørn Jørgensen og byggeleder Kåre Thue med skiltet de fant under befarings på området der tunnelen skal bygges. (Foto: Torbjørn Jørgensen)

Stortinget ga grønt lys for undersjøisk tunnel til hytteparadis utenfor Tromsø. Tunnelen avløser en 15 minutters ferjestrekning med en trafikk på 270 kjøretøy i døgnet.

Giselle Jensen

Stortinget vedtok i desember finansieringsplanen for utbygging av den undersjøiske tunnelen mellom Tromsø-området og Malangshalvøya, den såkalte Ryaforbindelsen på rv. 858. Tunnelen skal avløse ferja som betjener sambandet Vikran-Larseng over Ryastraumen. Ferja går to ganger i timen og bruker knappe 15 minutt på turen, men hyttefolket må tøye reisetragen mellom kl 2300 og 0600 da ferja ligger ved kai. Malangshalvøya er et populært hytteområde tett til Tromsø by. Tunnelen fører trolig

til ytterligere oppsving i hyttebyggingen. Dagens gjennomsnittstrafikk på 270 kjøretøy forutsettes derfor å øke til 320 innen tunnelen åpner i 2011.

Bompengeprojekt

Tunnelen blir 2,7 km lang og er beregnet til å koste 250 millioner kroner i dagens kronekurs. Ryastraumen ligger bare tre mil fra Tromsø by. Den undersjøiske tunnelen er etterlengtet og kommer på plass etter 20 års målrettet arbeid fra aktørene i Ryaforbindelsen AS.

Utbyggingen skal delvis finansieres gjennom bompengereking. På grunn av det lave trafikkgrunnlaget har utbyggerne fått lov til å utvide innkrevingsperioden til totalt 19 år og beregner å ta inn 144 millioner kroner i bommen. Innsparte tilskudd til ferjedriften utgjør 55 millioner kroner av regnestykket, mens sparte statstilskudd på kapitalkostnader summerer seg til 59 millioner kroner. I tillegg kommer ordinære statlige midler på 57 millioner kroner og RDA-midler som er en kompensasjon for at nordnorske

kommuner mistet ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift.

Framtidig boligområde

– Mange vil få nytte av denne tunnelen. Malangshalvøya er en del av Tromsø kommune, tunnelen vil binde kommunen sammen og gjør det lettere for folk med jobb i Tromsø å bosette seg på Malangen, forklarer prosjektleder Torbjørn Jørgensen hos Statens vegvesen. Arbeidene starter i februar/mars og vil pågå helt fram til 2011 da tunnelen skal åpnes på høsten.

Ambisiøs Buskerudby

Buskerudbyen er ambisiøs. Det viste Eiermøtet tidlig på nyåret.

Kjell Wold

– Arbeidet vil være utfordrende og krevende for de fem kommunene og de andre samarbeidspartene, sa vegdirektøren. Lier, Drammen,

Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg samarbeider med fylkeskommunen, NSB, Kystverket og Statens vegvesen om Buskerudbyen fra Lier til Kongsberg. Hovedutfordringene for en helhetlig byutvikling i regionen er både kommune- og fylkesgrensene. Buskerudbyen er i full gang med å organisere et regionssamarbeid etter modell fra ATP

i Kristiansand. Fokus er på areal, transport og klima. Initiativet startet med Statens vegvesen sitt prosjekt Bystrategi Region sør. Statens vegvesen ønsker en rolle som viktig medspiller i det videre samarbeidet som kommunen selv skal drive videre.

– Arealutvikling er spesielt viktig fordi det genererer transportbe-

hov. Byområdene har et spesielt potensial for å øke andelen miljøvennlig transport med gange, sykkel og kollektivtrafikk, sa vegdirektør Moe Gustavsen.

Viktig Buskerudbyprosjekt:

Vegdirektøren var mer enn en time i Drammen og Buskerudbyen tidlig på nyåret. (Foto: Tor Atle Odberg)



REPORTASJE



Siste EU-

BERGEN ■ Ingen tårer falt, men en viss vemodighet kunne føles i hallen under siste innspurt med periodisk kjøretøykontroll i Statens vegvesen.

Geir Brekke

Fra denne måneden er det slutt på periodisk kjøretøykontroll, også kalt EU-kontroll, ved de statlige trafikkstasjonene landet rundt. Markedsandelene har gått sakte, men sikkert nedover de siste årene. I 2007 hadde Statens vegvesen 1,1 prosent av disse kontrollene. Region vest lå klart høyest. Men heller ikke her var andelen større enn 2,3 prosent, opplyser Jannicke Sjøvold ved kjøretøyseksjonen i Vegdirektoratet.

Uavhengig

- Statens vegvesen har jeg sett på som et uavhengig kontrollsted. De merkadene jeg har fått når jeg har hatt bilen min til vurdering her er utbetringene som er helt nødvendige, sier Stig Ottem til Vegen og vi. Han har vært en flittig bruker av trafikkstasjonen i Bergen med sin Volvo 89-modell som har lagt 238 000 km bak seg på vegnettet. Bilen ser fin og blank ut til tross for salte og møkkete veier midtvinters i Bergen. Vi snakker her med en entusiastisk bilkjører.

- Jeg bor i nordre bydel, og der er det nok av bilverksteder som tar EU-kontrollene. Nå blir det er privat bilverksted på meg i neste runde, sier Ottem, som får skryt av Rolf Gullachsen i Statens vegvesen etter fullført gjennomgang av bilen. Kontrolløren sier, som mange av kollegene sine, at det er litt trist at det nå er over med denne oppgaven.

Kompetanse

- Tap av kompetanse er et minus med å legge ned EU-kontrollene i etaten, sier Dag Thorson, leder av kjøretøyseksjonen i Bergen distrikt. Kundene har satt pris på et offentlig tilbud på den periodiske kontrollen av bilen

sin. Men vi har jo ikke markedsført dette, så det er vel naturlig at vi har hatt bare små andeler av markedet de siste årene. Det positive er at vi får frigjort litt mer ressurser til utekontroller, sier Thorson, som foreløpig er usikker på hva som skal gjøres med det tunge utstyret som har vært brukt til støy og utslippskontroll i hallen.

Sterk spurt

Mens Region vest ligger høyest på kontrollene i statistikken er det Rogaland som topper av fylkene, med en markedsandel på 3,4 prosent i 2007. Finnmark kommer nærmest med 2,5 prosent, mens Aust-Agder hadde 2,3 prosent.

- Vi hadde stor pågang til hallene på Forus og Egersund i desember, sier leder for kjøretøyseksjonen ved Statens vegvesen i Sør-Rogaland, Turid Hinna. Kundene våre sier det er dumt at det blir slutt på tilbudet, men det er god tilgang på private verksteder i distriktet. Nå blir det tilsynseksjonen vår som skal følge opp at verkstedene gjør jobben godt nok, sier Hinna til Vegen og vi.



Kompetanse-tap: Seksjonsleder Dag Thorson er litt betenkt over kompetanse som går tapt når det er slutt på EU-kontroller. (Arkivfoto: Geir Brekke)



FAKTA

Markedsandel for Statens vegvesen 2007:

Region øst	0,7 prosent
Region sør	0,9 prosent
Region vest	2,3 prosent
Region midt	0,9 prosent
Region nord	1,1 prosent
Hele landet	1,1 prosent

Kilde: Statens vegvesen



Fast kunde: Stig Ottem (t.h.) har vært flittig kunde med periodisk kontroll hos Statens vegvesen, og inspektør Rolf Gullachsen skryter av standarden på den snart 20 år gamle bilen hans. (Foto: Geir Brekke)

Venter på vedtak

Beslutningen om avvikling av periodisk kjøretøykontroll i Statens vegvesen står ved lag, men den nye forskriften er ennå ikke vedtatt.

Geir Brekke

Regionene har fått beskjed om at man har adgang til å gi tilbud om EU-kontroll også etter årsskiftet, i påvente av at ny forskrift trer i kraft. Ved trafikkstasjonene i Bergen og Stavanger har det vært et par slike tilfeller så langt på nåret.

Ved Gol trafikkstasjon har man også lagt ut noen timer til EU-kontroll etter nyttår. Vegdirektoratet har ellers infor-

mert regionene om at man vil foreta en ny vurdering av om trafikkstasjonene kan bistå de regionale tilsynsenhetene i stikkprøvekontroller av kontrollene fra private verksteder. Dersom dette blir aktuelt vil det også komme forslag om hvordan slike stikkprøver eventuelt skal utføres. Det kan i så fall også bli snakk om overprøving av private kontroller, går det fram av rundskrivet fra Vegdirektoratet.

Ellers vil det stadig være slik at kjøretøy med spesiell utrustning eller ombygging må innom en trafikkstasjon for å få godkjenning av dette forholdet, som gjelder punkt 9 i kontrollseddelen for periodisk kontroll. Dette kan for eksempel være endring i senke- eller hevefjær eller montering av kufanger.

RUSMIDLER

Mange ruses av trekantmedisiner

Risikoen ved å bli ruset av lovlige medisiner blir nå tema for en informasjonkampanje i Oppland og Hedmark.

Håkon Aurlien

– En del mennesker, særlig eldre kvinner, bruker medisiner med bivirkninger som gjør dem uegnet til å kjøre bil. Dessverre ser det ut til at mange har for liten kunnskap om problemet, sier Marit Nyhuus, som er sekretær i Hedmark fylkes trafikksikkerhetsutvalg.

I mange år har det vært en ordning med "trekantmerking" av medisiner der rus eller sløvet kan være en uønsket bieffekt. Nå viser det seg at den røde var-

seltrekanten ikke forstås av mange medisinbrukere.

Brosjyre

I februar og en måned senere i år vil alle som får utlevert "trekantmedisiner" ved apotekene i Hedmark og Oppland få med seg en brosjyre som forteller om risikoen for å bli en farlig sjåfør på grunn av medisinbruk. Brosjyren tar utgangspunkt i Vegtrafikklovens forbud mot å kjøre bil dersom man er påvirket av medisiner.

– Veldig mange av de som bruker medisiner merket med varseltrekant, bruker dem fast og vi regner med at vi når de fleste med denne brosjyren i løpet av de to månedene, sier Marit Nyhuus.

Brosjyren utgis i samarbeid mellom fylkestrafikksikkerhetsutvalgene og fylkeslegene i Hedmark og Oppland. Samtidig går det ut et brev til samtlige leger i de to fylkene. Der oppfordres de til å snakke med egne pasienter om bivirkningsfaren, og til å skjerpe egne rutiner.

Legene har faktisk ansvar for å melde inn og i praksis trekke inn førerkort fra personer som på grunn av medisinbruk ikke lenger fyller helsekravene knyttet til bilkjøring.

Samarbeid: FTU og fylkeslegene i Hedmark og Oppland samarbeider om kampanjen, forteller FTU-sekretær Marit Nyhuus. (Foto: Håkon Aurlien)



Pilleinfo

Mange medisiner kan redusere kjøreevnen slik at du blir en farlig sjåfør.

- Mange medisiner kan ha lenger virketid enn du tror, slik at du faktisk kan være påvirket hele døgnet.
- Kombinasjon av flere legemidler kan forsterke virkningen av enkeltmedisiner.
- Inntak av to tabletter Valium/Vival/Stesolid 5 mg vil tilsvare en alkoholkonsentrasjon i blodet på cirka 0,8 promille. Hvis du bruker beroligende medisiner på dagtid, bør du ikke kjøre bil.
- Er du det minste i tvil om virkningen av din medisin så spør fastlege eller på apotek. Det er ditt ansvar som bilfører å være så årvåken og ha så god kjøreevne som Vegtrafikkloven krever!

Brosjyre:

Denne får alle som henter ut trekantmedisin på apoteket i Hedmark og Oppland. (Kilde: Fylkeslege/FTU i Hedmark/Oppland)



Bruker du smertestillende-, beroligende- eller sovemedisiner?

Lærer av å av narkokorus

Norge er verdensmester i å avsløre narkotikakjøring i trafikken. I fjor ble nesten like mange tatt for narkokjøring som for promillekjøring i Norge. Det skyldes bevisst opplæring av politifolk.

Håkon Aurlien

– Bevisstheten om farene ved ruskjøring har lange tradisjoner i Norge, men var lenge ensidig fokusert på alkohol. Det siste tiåret har vi systematisk lært opp polititjenestemenn til å se tegn på rus generelt. Det har bidratt til å få mange farlige førere ut av trafikken, sier politiinspektør Roar S. Larsen i Utrykningspolitiet. Sist uke var et 70-talls nybeordrede UP-tjenestemenn på fire dagers kurs i tegn og symptomer på rusmisbruk. Etaten holder strengt på at alle skal få en grundig skolering før de reiser ut for å overvåke landets vegsystem.

– Vi ønsker å luke ut ruskjørere

fra trafikken, flere enn vi klarer i dag. Men vi må for all del unngå å forfølge trafikanter på feil grunnlag. Testingen skal både bekrefte og avkreffe mistanker, sier Larsen.

Pupillstørrelse

Ser politimannen deg godt inn i øyet under en trafikk kontroll, er det fordi øyets størrelse er første trinn i den sekstrinns prosedyre politifolk bruker for å avsløre ruskjørere.

– Pupillen vil normalt være mellom 3 og 6,5 mm. Er de større kan det være tegn på cannabis, sentralstimulerende stoffer eller halusinogener, er de mindre kan det være tegn på opiumsstoffer, forklarer Ole Vidar Øiseth. Han er instruktør ved politihøyskolen og introduserte opplæringen i Norge sammen med kollega Arne Sundvoll.

Trinnvis

Neste trinn er å studere pupillens reaksjon på lys, se etter ufrivillige muskelrykninger, sjekke evnen til å se i kryss, kontrollere puls og til sist å sjekke evnen til å gjennomføre bevegelser på beskjed fra politimannen.

– Vi vet hvordan kroppen reagerer på ulike medikamenter og ser

særlig etter muskelbevegelser som ikke er viljestyrte og derfor ikke kan kamufleres. Via en eliminasjonsmetode finner vi trinn for trinn frem til om vedkommende er ruset eller ikke og i så fall hvilket stoff det er snakk om. Dette må vi bevise gjennom en blodprøve men vi vet at en rett utført test nesten alltid gir rett svar, forteller han.

Mye ruskjøring

Knapt 10 000 mennesker ble i fjor anmeldt for ruskjøring i Norge. Overlege Jørg Mørland ved Folkehelseinstituttet mener det er viktig å opprettholde innsatsen mot mangfoldet av rusmidler i trafikken.

– Over halvparten av de alvorlige trafikkulykkene i Norge er rusrelatert og andelen er økende, sier han.

Pupill: Sjekk av pupillens størrelse og reaksjon på lys er første trinn i politiets prosedyre for å avsløre narkotikakjøring, forklarer politihøyskoleinstruktør Ole Vidar Øiseth (til venstre) og politiinspektør Roar S. Larsen. (Foto: Håkon Aurlien)

Vanligere enn alkohol

Illegale rusmidler og legemiddel merka med raud varseltrekant finst mykje oftare i kroppen hos norske bilistar enn alkohol.

Kjell Wold

Det viser ein rapport frå Folkehelseinstituttet.

– Det betyr at det er viktig at dei som bruker slike legemiddel i ein behandlingssituasjon er klar over at midla kan gi nedsett køyreferdigheit, seier avdelingsdirektør Per Trygve Normann ved Folkehelseinstituttet.

Brei undersøking

Studien "Test – for trafikktrygging og helse" er ein av dei største studia i sitt slag i verden der totalt 11 000 bilførarar deltok. Medan det i ei tidlegare norsk undersøking av dette slaget bare blei undersøkt på bruken av alkohol, har denne studien kartlagt bruken av 30 ulike stoff i tillegg til alkohol.

2-3 gonger så mange

Dei ulike stoffa vart analysert i ein spyttprøve. I desse vart det funne eit eller fleire stoff hos 5,7 prosent av førarane. 4,5 prosent var posi-

tive på legemiddel (alle merka med raud varseltrekant), 1,1 prosent på illegale stoff, og 0,3 prosent hadde over 0,2 promille alkohol i spyttprøva. Ut frå desse funna meiner Normann at et grovt anslag er at omlag 1 prosent av førarane burde ha latt bilen stå på grunn av mogeleg påverknad etter bruk av alkohol eller andre

rusmiddel. Det er såleis 2-3 gongar så mange som ikkje burde ha kjørt bil pga andre rusmiddel i kroppen enn alkohol.

Trekantmedisiner: Det er 2-3 gongar så mange som ikkje burde ha kjørt bil pga andre rusmiddel i kroppen enn alkohol. (Ill: colour-box.com)



sløre



Bedre tester: I dag kan politiet be alle om å blåse i alkometer. Nå kommer forslaget om rutinetesting av all type rus. (Arkivfoto: Utrykningspolitiet)

Foreslår metoder: Lennart Garnes i Samferdselsdepartementet. (Arkivfoto: Anne Marit Ø. Johansen)

Utvikler rutinetestverktøy

I løpet av februar kommer et forslag til metode for rutinetesting av norske bilister mot narkotika- og medikamentrus.

Håkon Aurlien

En arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet er nå i ferd med å konkludere rundt et forslag til lovendring og metode for rutinetesting.

– Vi håper å ha rapporten ferdig i februar, sier Lennart Garnes som er sekretær for arbeidsgruppa.

Rutinekontroll

I dag kan politiet be alle som stanses i rutinekontroll om å blåse i et alkometer, og så blir det ny prøve der alkometret har slått ut.

Men politiet må ha en berettiget mistanke i hvert enkelt tilfelle før de kan foreta en test som vil styrke eller avkrefte en mistanke om narkotikarus.

Ved fjorårets nasjonale trafikksikkerhetskonferanse i Ålesund kunnngjorde samferdselsminister Liv Signe Navarsete at Regjeringen ville skjerpe innsatsen mot rusulykker ved å innføre samme system for testing mot narkotika- som alkoholrus. Innføring av rutine-

testing mot alkoholrus har økt oppdagelsesrisikoen. En sidestilling vil også forebygge at risikoførere bytter rusmiddel for å fortsette å kjøre.

Målemetode

Problemet nå er at det ikke finnes en enkel metode for å avdekke ruspåvirkning fra mylderet av ulike narkotiske eller medisinske stoffer med ruseffekt.

– En rekke firmaer driver en relativt aggressiv utstyrsutvikling, men realiteten er at det i dag ikke finnes en enkel samlet metode som omfatter alle de rusmidlene vi ønsker å teste etter, sier Jørg Mørland som representerer Folkehelseinstituttet i arbeidsgruppa.

Samarbeidsprosjekt

Norske myndigheter deltar nå i et europeisk samarbeidsprosjekt, betegnet Druid, for å finne frem til en enkel og entydig testmetode. Arbeidet foregår parallelt på to felt.

Den ene dreier seg om kjemi, å lage en test for f.eks enkel analyse av en spyttprøve som da slår ut på

40-50 ulike stoffer. Den andre dreier seg om å utvikle en enkel metode for å bedømme ferdighetsreduksjonen.

Hjemmel

Mørland mener metodene vil komme og at det sentrale nå er å få en hjemmel til å teste uten foregående mistanke, men der har ikke arbeidsgruppa konkludert.

– Skal vi innføre rutinetesting er vi nok avhengig av å ha på plass en relativt enkel testmetode som er akseptabel i forhold til den enkelte trafikant, for eksempel en spyttprøve, sier Lennart Garnes.

Han minner om at det var innføringen av ”blåse-ballongen”, senere alkometeret, som åpnet for rutinetesting mot alkoholrus.

Nulltoleranse

Arbeidsgruppa vurderer å innføre nulltoleranse for narkotika, dvs at man straffes for å ha narkotika i blodet ut over en sikkerhetsmargin.

Men gruppa diskuterer hvorvidt dette bør ramme de som får sporbare mengder som en uønsket bieffekt av medikamentbruk.

” – Skal vi innføre rutinetesting er vi nok avhengig av å ha på plass en relativt enkel testmetode som er akseptabel i forhold til den enkelte trafikant

LANDET RUNDT



Full kontroll i hallen

TØNSBERG ■ Gutta i kontrollhallen på Tønsberg trafikkstasjon på Ås har full kontroll over situasjonen og har ikke tatt av etter kjendishøsten som reklamegutter i lokal-TV. Hans Rickard Eriksen (bildet f.v.), Kjell-

Erik Andreassen og Tore Wenaas smiler nok litt bredere enn før etter at de ble filmstjerner. Reklamespotene på lokalfjernsynet har gitt vind i seilene for trafikkstasjonene i Tønsberg og Larvik. (Foto: Kjell Wold)



Tunnelsong

V OSS ■ Gleda var stor då Statens vegvesen opna rv. 13 Myrkdals-tunnelen ved juletider. Serveringslaget på vegfesten viste seg å vere det lokale koret. Dei hadde laga eiga song som dei framførte. Dei

fekk med det meste: "Ha takk då alle partar for at tunnelen vart bygt, Øyaskrena dei e' dar, men innom e' da trygt", heitte det mellom anna i teksten. (Foto: Geir Brekke)



Gode resultater: Bjørn Wold fra UP, politimester Trond Prytz, fylkesråd for samferdsel Tor Erik Jensen, distriktssjef i Statens vegvesen Olav Kåre Fuglem og fylkessekretær Idar Ertsås i Trygg Trafikk presenterte de gode resultatene på en pressekonferanse nylig.

Felles innsats redder liv

STEINKJER ■ Nærmere 80 personer har trolig unngått å bli skadd på "Nullvisjonsstrekningen" mellom Stjørdal og Levanger de fire siste årene. Trolig har så mye som 18 personer unngått å bli drept eller hardt skadd. Strekningen langs E6

mellom Stjørdal og Levanger var tidligere den mest ulykkesutsatte strekningen i Nord-Trøndelag. Det var årsaken til at man igangsatte det såkalte Nullvisjonsprosjektet på strekningen. Mange tiltak er iverksatt og innsatsen gir resultat.



Spor av jettegryte

VOLDA ■ Spor av ny jettegryte er avdekket i forbindelse med arbeidet med Leiratunnelen i Volda. Det er

tidligere avdekket en annen større jettegryte i området. Funnene er bevis på de store geologiske aktivitetene for

mange tusen år siden, og det er stor vilje til å sikre dette naturfenomenet. (Foto: Statens vegvesen)

Mathisen takket for seg

TROMSØ ■ Tidligere vegsjef i Troms, Eilif Mathisen, ble takket og hedret av de ansatte i Tromsø da han takket for seg før årsskiftet. Han ble ansatt i Vegvesenet i 1969 og har jobbet i Vegdirektoratet, Finnmark vegkontor og i Tromsø. Senere var han også innom SINTEF i Trondheim. Han var vegsjef fra 1988 - 2003 og har siden jobbet for strategistaben med internasjonale prosjekt. (Foto: Lisa Sundstrøm)





Trafikk og fotball

TROMSØ ■ Statens vegvesen samarbeider med Troms fotballkrets og deltok med trafikantinformasjon på fotballturnering i Tromsø i januar. Sikkerhet og

miljø, sammen med gleden over å spille 5-er fotball var tema.

– I år har vi blant annet satt søkelyset på å sykle, gå eller bruke bussen til trening for å

unngå unødvendig bilkjøring, forteller Steinar Utby. Bråstoppen var også med for å demonstrere hvor viktig det er å bruke bilbelte. (Foto: Steinar Utby)



Dobbelt julefeiring i Kragerø

KRAGERØ ■ I Kragerø var det dobbelt julefeiring i desember 2008. Fem dager før selve kvelden kunne Kragerø-ordfører Kåre Preben Hegland (bildet t.v.) klippe snoren for åpning av ny rv. 38 par-sell mellom Eklund og Sannidal

sammen med fylkesordfører Gunn Marit Helgesen og stortingsrepresentant Gunn Olsen fra Kragerø og Telemark. Byggeleder for prosjektet var lokalpatriot Jørn Rinde i Statens vegvesen. (Foto: Inger Sigridnes)



Nytt år – nye ras

SULDAL ■ 2009 starta som utgangen av 2008, med vekslende vær og mange ras, ikkje minst på Vestlandet. Både snøskred og steinras har stengt vegnettet så langt i januar. Her frå raset på rv. 13 ved Falkali-

tunnelen i Rogaland, der nærare 1500 kubikk stein og jord knuste vegbana og stengte vegen i fem dagar. Dei største blokkane måtte sprengast sund. (Foto: Rune Stumo)



Minnemarkering i positiv trend

DOMBÅS ■ 423 fakkeltent ble tent langs E6 på Dombås forrige tirsdag kveld, ett lys for hver av de drepte og skadde i opplandstrafikken i 2008. Det ble likevel en positiv og verdig markering, for antallet var 126 lavere enn for et år tilbake. På

bildet tenner (fra venstre) Skjalg Vigenstad fra Oppland fylkeskommune, Åsmund Johannes Sletten fra Vegmuseet og Ivar Ringen fra Trygg Trafikk fakler foran minnegudstjenesten ved Dombås kirke (Foto: Steinar Svensbakken)



I tyngste laget

BERGRØNNINGEN ■ Sjøføren i en tyskregistrert lastebil hadde tenkt seg fra Tynset til Tyskland med en skadet trekkvogn på lasteplassen. Etter 4 kilometer ble han stanset i teknisk kontroll ved Bergrønningen. Det endte med overlastergebyr og kjøreforbud, for lasten var betydelig tyngre enn den skulle være. 79 kjøretøyer ble kontrollert. Tre kjøretøyer ble avskiltet på grunn av manglende periodisk kjøretøykontroll, og et vogntog fikk kjøreforbud på grunn av svake bremses. (Foto: Øivind Helgeneseth)

Spontan samkjøring

Han bedriver for tiden en ny stollek med politikere og direktører for å få fram fordelene med spontan samkjøring istedenfor alenekjøring i bilkø.

Geir Brekke

Tidligere plansjef og trafikksjef i Hordaland, Arild Eggen, er på veg tilbake med gode ideer og glødende engasjement på vegne av Statens vegvesen. Denne gangen som leder for et nyskapende FOU-prosjekt om prøvedrift med organisert og likevel spontan samkjøring mellom flere trafikanter som skal samme veg.

Bergen eller Trondheim

– Målet er å øke personbelegget pr. bil, slik at vi kan få redusert antall biler på vegnettet, der dette alt i dag er overbelastet, sier Eggen. Foreløpig tror han prosjektet egner seg i Bergen eller Trondheim.

– Husk at i Bergen har vi også tidligere vært villige til å tenke nytt i stor skala, som da vi fikk den første bomringen i den vestlige verden for 22 år siden. Sammen med ideerike kolleger i etaten og samarbeidspartnere i kommune og fylkeskommune, bedriftsledere i Bergen og ikke minst ekstern ekspertise blant annet fra ITS Norge, har han forberedt et pilotprosjekt for de store bedriftene på Kokstad og Sandsli i Bergen. Målet er å starte prøveprosjektet i 2010, der ansatte i bedriftene kan tegne seg som medlem i prosjektet.

Mobil og GPS

– Dette er en ny og fleksibel form for kollektivtransport, sier Eggen. Med spontan mener vi her i tid og kjørerute samkjøring uten forhåndsplanlegging eller faste avtaler. Metoden er moderne kommunikasjons teknologi, som for eksempel mobiltelefon og GPS.

– Skal vi få folk med på dette må vi ha noen saftige gulrøtter som stimulerer til et sunnere liv i trafikken. Via en datasentral koples sjåfør og passasjer. Du får med på kjøpet sanntidsinformasjon om ordinær kollektivtransport på den valgte ruten, og ledig sete i en taxi, som er på samme veg. Framtidens kollektivtrafikk får dermed tre tilbud: Konvensjonell kollektivtrafikk, taxiseter og spontan samkjøring.



Stoler på Eggen: "Gründer" Arild Eggen i Statens vegvesen demonstrerer fordelene med bedre utnyttelse av ledig seteplass gjennom samkjøring, her med Gustav Bahus (Fr.p), leder av samferdselsutvalget i Hordaland. (Foto: Geir Brekke)

Gratis-fordeler

– Vi satses på at samkjørere får bruke sambruksfelt, gratis eller rimelig passering forbi bomstasjoner, gratis eller redusert takst på parkering, eventuelt reservert parkering, rabatterte kollektivbilletter og kanskje skattefordeler, sier Eggen. Mulighet for ulike bedriftsfordeler som en ekstra stimulan vurderes.

Han ser for seg to års prøvedrift av et pilotprosjekt. Det blir et samarbeid med bedrifter på Kokstad og Sandsli, kollektiv- og taxinæringen, Hordaland fylkeskommune og berørte kommuner.

– Samkjøring kan eventuelt inn-

føres i full skala i bergensområdet i 2012. Flere av fordelene med bruk av systemet vil først være på plass i fullskalaprojektet, også noe av teknologien. Prosjektet skal på høring og politisk behandling, sier prosjektlederen.

God respons

Han har fått svært god respons på prosjektet så langt. Også fra samferdselspolitikere i Hordaland, som fikk presentert prosjektet på samferdselsutvalgets første møte i 2009. Så begeistret ble politikere at de vedtok enstemmig å støtte Statens vegvesens forslag om å bytte

fra tre til to personer som minstekrav i sambruksfeltet langs rv.580 Flyplassvegen i Bergen, til tross for at fylkesrådmannen hadde anbefalt å avvikle hele prøveordningen.

– Målet er å øke personbelegget i bilene som likevel kjører. I Bergen vil det si en økning fra 1,17 personer i dag til 1,40 personer i 2030, noe som tilsvarer hele dagens omfang av kollektivtrafikk i byen. Samtidig vil dette kunne redusere personbiltrafikken med rundt ti prosent i Bergen, sier Eggen. Presentasjonene fortsetter i flere fora, og forslaget skal ut på høringsrunde før videre forberedelser til start om et år.

Artig oppdrag

– Prosjektet har preg av litt gærnskap, innrømmer han. Dermed blir det artig å jobbe videre med dette sammen med en fin gjeng som virkelig liker utfordringer.

Den eneste plassen der det fortsatt er ledig plass i køtiden i de virkelig store byene i den vestlige verden er inne i personbilene. Nå er det jagg på tide å utnytte denne reserven til noe vettugt! Dessuten er det et billig tiltak. Hva er ellers alternativet som kan løse rundt 30 prosent trafikkvekst i bergensområdet fram mot 2030, spør Arild Eggen retorisk.

Ny integreringsrådgiver

Sissel Frøberg heter etatens integreringsrådgiver, som er en ny stilling i Statens vegvesen. Frøberg skal være en pådriver for å få ansatt flere funksjonshemmede og folk med innvandrers bakgrunn,

Henriette Erken Busterud

Dette skal bidra til et godt og utvi-

klende arbeidsmiljø.

Frøberg har ett års permisjon fra Fornyings- og administrasjonsdepartementet der hun har jobbet med personal- og arbeidsgiverpolitiske saker for sentrale områder i staten. Hun har vært ti år i byråkratiet, jobbet ti år som forsker og har også vært flyvertinne i SAS i 12 år.

Utfordrende

– Det er spennende at en statlig etat lyser ut en sånn stilling. Jeg har forståelse for at det er utfordringer

med å bli god til å inkludere og øke mangfoldet. Gjennom denne jobben får jeg mulighet til å se hvordan ting gjøres i praksis og hva som kan bidra til at sentrale rammebetingelser blir bedre. Jeg skal blant annet bidra til at etaten får god kontakt med NAV, utdanningsinstitusjoner, departementer og forskningsmiljø. Jeg kan også være med å vurdere søkere, utvikle eget traineeprogram, se til at diskrimineringsloven ikke brytes og rapportere til myndighetene, sier Frøberg.



Integreringsrådgiver:

Sissel Frøberg skal bidra til at flere funksjonshemmede og folk med innvandrers bakgrunn blir tilstilt. Arbeidet for et mer inkluderende arbeidsliv er høyt prioritert av regjeringen. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Nye nettsider: Målgruppeorientert informasjon og ny grafisk design skal gjøre det enklere for kundene, sier Anne Helene Bølstad og webredaktør Kristin Moe. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)

Enklere nettløsning

Etter at vegvesen.no står fram i ny drakt er håpet at det er lettere for kundene å finne fram på et av landets største nettsted.

Henriette Erken Busterud

I midten av desember ble vegvesen.no lansert med ny struktur, publiseringsløsning og grafisk design.

– Det beste med de nye sidene er at de er målgruppeorientert. Det er tydeligere innganger slik at det

skal være lettere å skjønne hvor en skal finne informasjon. Om dette stemmer vil vi få svar på i en kundeundersøkelse i mai/juni, sier webredaktør Kristin Moe.

Gode tilbakemeldinger

– Det har kommet mange gode tilbakemeldinger på nye vegvesen.no. Vi har fått rundt 200 mailer fra folk som har kommentarer og spørsmål. Mange synes det er fin og ren design som ser moderne ut samtidig som de synes det er enkelt å finne fram, sier Moe.

I følge webredaktøren tilfredsstillter vegvesen.no tilgjengelighetskrav til offentlige nettsteder når det

gjelder lesbarhetsidene har høy kontrast og bokstavstørrelser som kan endres. Men når det gjelder tjenester og språk kan det bli bedre.

– Sidene våre blir aldri bedre enn innholdet. Vi har for mye tungt fagspråk og for mye tekst på sidene. Vi må huske at vi skal skrive for folk flest. Brukerne skal finne det de leter etter sjøl om de bruker sine egne ord i stedet for juristspråket eller byråkratispråket. Her har de som har

ansvar for innhold en jobb å gjøre, understreker Moe.

Stor jobb

Med 12 000 sider, tre millioner sidevisninger pr måned og 40 000 besøkende hver uke er vegvesen.no blant landets største nettsteder.

– Sidene våre blir aldri bedre enn innholdet. Vi har for mye tungt fagspråk og for mye tekst på sidene. Vi må huske at vi skal skrive for folk flest.

– Det har vært en omfattende jobb å rydde opp og fornye vegvesen.no. Det største problemet har vært de tekniske installasjonene som har tatt uforutsatt mye tid, opplyser Moe og fortsetter:

– Grunnen til at vi lagde nye nettsider var at kundene syntes det var vanskelig å finne fram. I tillegg måtte vi ha nye sider på plass før lisensavtalen for den gamle publiseringsløsningen utgikk 1. januar. Kristin Moe og kollega Anne Bølstad har brukt rundt et år på å få de nye sidene på plass. Det har vært en krevende jobb, mange lange dager og mange involverte. Ikke minst har Grafisk senter, web-redaksjonen og IT-avdelingen gjort en stor innsats.

– Vi skulle gjerne hatt mer tid og ble ikke helt ferdige før lansering. Vi jobber nå med å legge inn det som mangler og utvikler ny funksjonalitet, sier Moe.



Grønt tunneltak: Den eine av dei tre storhallane i E16 Lærdalstunnelen har fått grønfarga lysarmaturar istadenfor blått. (Foto: Geir Brekke)

Grøn tunnel

Observante trafikantar gjennom E16 Lærdalstunnelen siste tida vil ha registrert at den midterste av dei tre store hallane har grønfagre i taket, og ikkje lenger blått.

Geir Brekke

Verdas lengste vegtunnel har vekt stor interesse, med talrike delegasjonsbesøk sidan han blei opna for drøye åtte år sidan. Ikkje minst har

dei tre store hallande med blått lys vekt oppsikt. Valet av opne hallar med ekstra lys har vore eit tiltak for dei som kan tenkast å ha vanskar med å køyre gjennom ein vegtunnel på over 24 km.

Uansett gir dei opplyste hallane eit visst preg av vinterleg dagslys og avveksling gjennom den lange tunnelpassasjen. Den mørke blåfargen kan minne om skumringslys i dagen i delar av året. Det er fargen på lysarmaturene som gir fargeeffekten i dei tre hallane. Distriktsjef Nils Magne Slinde i Sta-

tens vegvesen opplyser at entreprenøren ved ein feil monterte armaturar med grøne glas då lysanlegget i den midterste av dei tre tunnelhallane skulle bytast i 2008.

– Vi har først i ettertid blitt gjort merksam på at lysarkitekten under bygging av tunnelen hadde stilt krav til val av farge på armaturane i hallane – nemleg at alle skal ha den same blåfargen. Dette vil bli retta opp ved neste byte av lysarmaturar i Lærdalstunnelen i løpet av året, seier Slinde.

REPORTASJE

– Vi må leve med rv. 80!



Markering: Siste aksjonsdag markerte politiet dødsulykkene på rv. 80 i 2008. Foran, domprost Odd Eidner. (Foto Ole-Andreas Pedersen, Avisa Nordland)

Riksvegen blir ikke bygd om med det første. Bodøværingene må lære seg å overleve på den vegen de har. 15 liv på fem år er nok!

Giselle Jensen

– Rv. 80 mellom Bodø og Fauske har tatt 15 liv de siste fem årene. 238 mennesker er blitt skadet. Nå må vi lære oss å leve med riksve-

gen, vi kan ikke kjøre oss i hjel mens vi venter på ny veg, utbryter Øyvind Mathisen, leder for Nordland fylkes trafiksikkerhetsutvalg.

Bredt samarbeid

Det var vanskelig å være i Bodøområdet sist uke uten å få med seg hvilke farer en trafikant kan møte på rv. 80. FTU sto i spissen for en aksjonsuke på og om riksvegen, i samarbeid med Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet. Målet med de mange tiltakene var å redusere ulykkestallene på vegen ved å øke trafikantenes kunnskap og bevissthet om hva

som skaper farlige situasjoner. Som å advare mot forbikjøring, høy fart, snakke i mobiltelefon, skrive SMS eller bytte CD. På riksvegen var politiet godt synlige da de kontrollerte promille, bilbelte og teknisk tilstand på bilen hver dag hele uka.

Holdningsarbeid

– 70 prosent av de omkomne brukte ikke bilbelte, opplyser Mathisen. Viktig informasjon som forhåpentlig vekker ettertanke.

– Det er menneskelige handlinger og holdninger som utgjør forskjellen på vegene. Alle kan

gjøre noe for å endre sine holdninger til forbikjøring og bilbelte. Vi må dessuten alltid kjøre etter forholdene, og ikke nødvendigvis etter hva skiltene sier, påpeker han.

– Jeg har understreket til de unge trafikantene hvor lite smart det er å søke etter spenning i trafikken. Vi må få en slutt på ulykkene på rv. 80 og vi må finne en måte å leve med den vegen vi har, inntil det blir mulig å gjøre den bedre, avslutter Mathisen.

Nord-Norges mest trafikkerte

– Riksveg 80 mellom Bodø og

Fauske er den farligste strekningen i fylket og landsdelens tyngst trafikkerte veg, sier Mathisen.

Vegen er ikke i så mye verre tilstand enn flere andre veger i Nordland, men pga stort trykk og mange forbikjøring blir det lett farlige situasjoner på hele strekningen. Enkelte steder har det vært flere ulykker, mener Øyvind Mathisen.

Den siste aksjonsdagen på rv. 80 ble koblet sammen med en årlig markering av trafikkdrepte. Samtidig holdt biskopen, politisjefen og enkelte politikere appeller for markeringen ble avsluttet med en minnedugstjeneste.



Lys i tunnelen: Evakueringslysa er på plass i rv. 13 Myrkdalstunnelen. (Foto: Geir Brekke)

Evakueringslysa undervegs

Statens vegvesen er godt i gang med installasjon av dei nye evakueringslysa i tunnelane, som skal brukast ved brannalarm.

Geir Brekke

Det var ved siste revisjon av normalane at det kom inn nye krav til utstyr som inngår i tryggingsutrustinga av tunnelane. Samtlege nye tunnelar får montert evakueringslys. Det pågår samstundes ei oppgradering av eksisterande tunnelar med evakueringslys.

Lysa blir brukte for å leie trafikantane mot utgangen når det oppstår røyk i tunnelen. Lysa skal tennast automatisk ved

fjerning av brannslukkar eller ved alarm frå brannsentral.

Lysarmaturane skal monterast til tunnelveggen på eine sida av tunnelen, men ikkje høgare enn ein meter over vegbana.

Lyspunktta skal stå med 62,5 meters mellomrom. Det er viktig at det er fri sikt mellom lysa. I kurver vil det difor vere behov for at lyspunktta står festa til stang litt fram frå veggen for å oppnå sikt til neste lyspunkt.

Eit døme på dette er evakueringslysa i rv. 55 Fatlatunnelen.

Ettermontering av dei nye evakueringslysa pågår i eksisterande tunnelar som manglar dette frå før. Her har ein prioritert arbeidet etter trafikkmengde. I Bergen distrikt har ein så langt montert slike lyspunkt i 11 tunnelar. Innevrande år står tre nye for tur.

Vil du delta i debatten, send innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

SI DIN MENING

Rekkverkstabber?

I Vegen og vi 4. desember 2008 står det en artikkel med overskrift "Dør av førerfeil"? Under overskriften er det et bilde av en vei som ligger i utkurve og med en god del blomster i veikanten. Tydeligvis etter en dødsulykke. Det kan spørres: Hvorfor var det på stedet ikke satt opp veikantverk i overensstemmelse med de retningslinjer som gjelder i Statens vegvesen?

De som kjører fra overkant av bilde og nedover vil konstatere at det er satt opp rekkverk over en fylling med ukorrekt avslutning av rekkverket før fjellet. Etter de regler som gjelder skulle rekkverket vært ført gjennom hele kurven mot fjellet og vert bukket ned, ut og festet til sideterrang etter at det var blitt mindre farlig å kjøre utfor veien enn å kjøre inn i rekkverket. Hadde dette vært gjort hadde det neppe blitt noen dødsulykke på stedet.

Sverige skjerpet sine krav til egeninnsats og snudde slik på

flisen da de lanserte 0-veivisjonen på slutten av 1990-tallet. Den sier: Lag en vei på menneskets prinsipper. Vi kjenner menneskets tålegrense ved sammenstøt. Vi vet at vi gjør feil i trafikken. Vi må lage et veimiljø som tillater menneskelige feil uten å kreve liv. Sverige har greid å redusere ulykkestallet med godt over 90 % på en god del bestående veier. Risikoen for å bli utsatt for en ulykke på det Danske veinett er redusert med 60 % i perioden 1992 til 2007, viser en rapport fra DTU Transport. På E-18 i nordre Vestfold sank ulykkestallene med over 90 da vi fikk ny firefeltsvei i 2001. Samtidig økte skiltet hastighet fra mellom 50 og 70 km/t til 100 km/t.

Min mening er at vi nå må slutte å klage på bilførerene når det skjer alvorlige ulykker på vårt veinett og spørre: Var veien på stedet der ulykken skjedde så sikker som våre egne forskrifter forutsetter? Om dette ikke var tilfelle bør dette komme tydelig

fram i de rapportene og statistikker som skrives. Det går ikke an at vegvesenet gjør grove feil mot sine egne sikkerhetsforskrifter langs veinettet for deretter å legge alt ansvaret på dem som bruker dette nettet. På slutten av 1970-årene ble jeg uttatt av FAD (Forbruker- og administrasjonsdepartementet) for å lære opp studieledere for den nye Arbeidsmiljøloven. Der var det tydelig at ansvar og myndighet var plassert på rett sted.

For eksempel var arbeidsgiver økonomisk og strafferettslig ansvarlig for at korrekt rekkverk var oppsatt rundt stillinger, det vil si at lovverk og retningslinjer, var tøffe, men måtte følges. Her var det ingen slinger i valsen. Hvorfor kan da de offentlige myndigheter i trafikksikkerhetsaker slinger som de selv ønsker og bestandig klandre sjåførene for dårlige kjøreegenskaper når det skjer en ulykke?

Med hilsen, Audun Nordbotten

Faksimile fra Vegen og vi, 4. desember 2008

Samferdselssuksess

I Nordland, midt mellom Fauske og Narvik, har det i en årrekke vært kjempet iherdig fra flere hold for en økning i kapasitet og åpningstid på fergesambandet Drag - Kjøpsvik, rv. 827, over Tysfjord. Nå ser vi en markant forbedring.

Fergesambandene over Tysfjord, Drag - Kjøpsvik og Bognes - Skarberget, har nylig startet på sin første anbudsperiode. Avtalen medfører at to like store ferger skal trafikkere sambandene. Her skal det gis ubetinget ros til dem som tok beslutning om en slik kapasitetsøkning, spesielt på sambandet Drag - Kjøpsvik! Fergene ble satt inn i trafikk allerede i juni 2008. Resultatet er meget gledelig! Større ferger styrket sambandet Bognes - Skarberget med 25 % kapasitet, mens sambandet Drag - Kjøpsvik ble styrket med hele 50 % kapasitet.

Etter dette ser vi en markant dreining av trafikk til sambandet Drag - Kjøpsvik. Statistikken viser en økning pr. måned på nær 30 % i forhold til samme tid i 2007! E6 og sambandet Bognes - Skarberget har derimot en nedgang i trafikken i samme tidsrom, til tross for innsettelse av større ferge. Dette viser tydelig at trafikken i stor grad velger sambandet Drag - Kjøpsvik fremfor E6 og Bognes - Skarberget.

Ved å velge rv. 827 Drag - Kjøpsvik for å krysse Tysfjorden på strekningen mellom Fauske og Narvik, unngås en rekke problemområder. Langs E6 finner vi bl.a. Ulsvågskaret, Tortenåsen med Nordkilsvingen, og Skjellesvikskaret, fjelloverganger og områder med dårlig kurvatur, hvor det i tillegg er rasutsatte partier. Rv. 827 er derimot en flat vei med god kurvatur, noe som gjør den til en langt sikrere vegstrekning. Trafikkøkningen på

sambandet Drag - Kjøpsvik viser at trafikken stadig mer benytter rv. 827. Dette bekrefter at færre og færre av gammel vane benytter E6 over Tysfjord når de oppdager at det finnes en sikrere og bedre vei å kjøre. Hvem vil velge bort en sikker veistrekning, bare for å kunne følge E6?

Tysfjord deler Norge vegmessig i to. Drag og Kjøpsvik er de største tettstedene og har samlet om lag 1800 innbyggere, noe som gjør dette til det mest befolkede området mellom Fauske og Narvik. Det burde være helt naturlig at naturer over Tysfjord ble utført på sambandet Drag-Kjøpsvik, både for å ivareta funksjonen som bindeledd mellom de to tettstedene og gjøre det mulig å bo og arbeide på tvers av fjorden. Området rundt Bognes - Skarberget har spredt befolkning nær fergeleiene, noe som gjør at det i denne sammenhengen er overflødig med naturer her.

Suksessen med større ferge på sambandet Drag - Kjøpsvik må nå løftes et steg videre. Både næringslivstrafikk og øvrig trafikk ønsker utvidelse av frekvens til også å omfatte døgnåpen ferge. Samtidig må breddeutvidelse av vei samt bygging av gang- og sykkelvei langs hele rv. 827-strekningen Dragsarmen forseres og igangsettes så raskt som mulig. Næringslivets transportbehov, økt sikkerhet og fremkommelighet har vært en rød tråd gjennom alle samferdselsplaner, og ikke minst Nasjonal transportplan. Dette formodes å gjelde også i Tysfjord. Dette må derfor settes på dagsorden fra politisk hold.

Vennlig hilsen
Tor Asgeir Johansen

Fylkestingsrepresentant
for Arbeiderpartiet
Nordland

Trafikkulykker om vinteren - hvorfor?



[Arkivfoto: Knut Opeide]

Dessverre skjer tragiske trafikkulykker på våre vinterveier på grunn av snøslaps, sporete veier og glatte veier, har det noe med vegsaltingen å gjøre? Ved selvsyn ser man at når det saltes på snødekte veier, får man en saltsuppe (slaps) som er trafikkfarlig, og som bidrar til at veibanen blir sporete når det fryser på.

Når det saltes på veiene fra minus 5 og nedover, smelter snøen/ isen et kort øyeblikk, for så å fryse til en usynlig, speilglatt og slitesterk hinne. Det samme skjer om det saltes i en kortere periode mellom kuldeperiodene; det dannes en masse "saltvann" som fryser til en

speilglatt hinne når temperaturen synker igjen.

Dette medfører følgende faresignaler; hvit vintervei føles usikker, farten senkes og sikkerheten er høy, mens svart saltet vintervei føles sikker, farten økes og sikkerheten er lav. I Nord-Sverige, hvor det svenske Vegforskningsinstituttet forsket på å analysere ulykkesdata for vintersesongene 1993/94 og 1996/97, og som kom fram til uventede resultater. Man avdekket at ulykkesfrekvensen om vinteren var 20 % høyere enn om sommeren for saltede veier, mens den var lik for usaltede veier.

Konklusjon; stopp vegsaltingen, la bilistene få stabile vinterforhold med vanlig brøyting, høvling og vannbasert sandstrøing, da de fleste tar forholdsregler ved å apasse farten, da man forventer at det kan være glatt på en usaltet vei. Hvor mange tragiske trafikkulykker skal skjje før Statens vegvesen er villig til å se hvilke skadevirkninger vegsaltingen medfører både for bilister, miljø, mennesker og dyr, og at vegsaltingen er en meget viktig faktor til trafikkulykker.

Harald Berg
Bystyrerepresentant og
samferdselspolitisk talsmann
for Trondheim Frp

REPORTASJE

Historien om kost og losji

Hva slags service fikk de vegfarende før det kom bensinstasjoner med grillmenyer, Espa-boller og hoteller? Det er noe av det Anne-Mette Nielsen ved Norsk vegmuseum har skrevet hefte om.

Henriette Erken Busterud

I heftet "Gjestgiveri, skysstell, hvilested" skriver Nielsen om offentlige ordninger for gjestgiveri og skysstell i et historisk perspektiv. Utgangspunktet er de tre bygningene som nå står på Vegmuseet: Lysaker gjestgiveri, Engerodden skysstasjon og serverings- og hvilestedet Nybakken. Historien til disse bygningene er også beskrevet.

– På 1100-tallet overnattet langveisfarende i enkle sælehus, som ofte var å finne på fjellovergang. I Magnus Lagabøters Landslov fra 1270-årene blir det bestemt at det skulle åpnes tavernaer, der det var mulig å få mat og drikke for folk, før til hester og overnatting. I middelalderen og fram til reformasjonen kunne folk også ta inn i klostre for natten. Også bønder og kongens tjenestemenn tok inn losjerende på frivillig basis, først og fremst prester, forteller Nielsen.

Gjestgiverier i 1648

I 1648 bestemte den dansk-norske kongen at det skulle opprettes gjestgiverier.

– Grunnen til dette var at ambetsverk, militær- og postvesen og nye næringer som trelasthandel og bergverk var i utvikling og det ble mer ferdsel. Det skulle være rundt tre og ei halv mil mellom



Lysaker gjestgiveri: Dette sto opprinnelig på Lysaker i Bærum og ble bygd rundt 1770. Gjestgiveriet ble flyttet til Vegmuseet da E18 ble bygd 1979. Anne-Mette Nielsen forteller historien rundt gjestgiveriet i heftet Gjestgiveri, skysstell, hvilested. (Foto: Ole Arvid Flatmark)

hvert gjestgiveri, og de reisende skulle få kjøpt øl, mat og overnatting til bestemte priser. I tillegg måtte bøndene stille med hesteskys til kongens menn. Dette var en stor byrde for dem, og en plikt de hadde til 1816, opplyser Nielsen.

Utover på 1700-tallet var det

fortsatt gjestgiverier. Det kom også flere bestemmelser.

Krav til standard

Blant annet ble det i en landsdel gitt instruks om at gjestgiverne skulle se på seg selv som landets ambassadører. De skulle være tjenestevil-

lig og behandle både nordmenn og utlendinger på en høflig måte fordi utledninger bedømte nasjonen etter hvordan de ble mottatt. Instruksjonen påla dem også å re opp senger, mens de reisende før måtte ta til takke med benker eller halmsåter. Fra slutten av 1700-tallet begynte

det å komme utenlandske turister og utover i neste århundre kom det stadig flere. Det ble mer trafikk med både gående og kjørende - arbeidssøkende, lass-kjørere, handelsmenn og emigranter, og det dukket opp stadig flere losjier i byer og tettsteder.



Kreativ: Trond Arne Stensby finner stadig nye løsninger for trebruer. Her er han foran Skogsrud trebru som ble satt opp ved Tangen i Hedmark i høst. Brua er den første av en helt ny type trebruer, har veldig liten konstruksjonshøyde og ruver dermed lite i terrenget. (Foto: Håkon Aurlien)

Priset trebrubygger

Trond Arne Stensby er tildelt "Egil Lundebrekkes ærespris" etter 20 års kreativt arbeid for å utvikle vegbruer i tre.

Einar Sjøberg

Prisen deles ut av Norsk veg- og trafikkfaglig forening (NVTF) og går til en person som har bidratt til kreativ utvikling innen veg og trafikk.

Pådriver

– Stensby blir betegnet som en entreprenør som tar ansvar og sterkt farger fagområdet sitt, sa Marit Liv Solbjørg, leder av NVTF, under prisutdelingen.

– Som fagperson omtales

Trond Arne Stensby som idéskaper, som pådriver og som entusiastisk medarbeider. I tråd med Egil Lundebrekkes ånd holder Trond Arne Stensby fast på sine synspunkter, men han henter gjerne impulser fra andre miljøer og andre land, sa hun.

Trebruer

Trond Arne Stensby har vært i engasjert i fra relativt enkle trebruer i Hedmark på slutten av 1980-tallet til nyere og mer avanserte trebruer som på Flisa, i Nybergsund og sist en rekke trebruer som er planlagt langs E6 nord for Gardermoen.

– Jeg er glad for at det har vært gitt rom for å drive nyskaping og kreativt arbeid i Hedmark og setter stor pris på signalene om at det fortsatt skal være rom for å tenke kreativt i Statens vegvesen, sier prisvinneren selv.

TETT PÅ

NAVN: Vidar Lønn-Arnesen ■ **ALDER:** 68 ■ **STILLING:** Journalist og programleder ■ **BOSTED:** Jar i Bærum ■ **SIVILSTATUS:** Gift ■ **AKTUELL SOM:** Talsmann for Seniorsaken

På bølgelengde med de eldre

Vidar Lønn-Arnesen har vært på bølgelende med folk i over 50 år. Nå står han på som talsmann for de eldre og deres rettigheter i trafikken.

Håkon Aurlien

– Vi har fått en aggressivitet og egoisme i norsk trafikk som ikke er god for noen og som gjør trafikken utrygg for mange eldre trafikanter.

– Det må vi få gjort noe med, for vi vet at det kommer en eksplosjon av eldre bilførere i Norge, mennesker som har sin selvfølgelige rett til å være i trafikken, sier han.

Han fnyser av unge som vil ha eldre ut av trafikken.

– Korttenkt. De har vel tenkt å bli eldre en dag de også, sier han.

Lærer stadig

Denne uken var han med på et høyriskoseminar i Vegdirektoratet for å tale de eldre sak. Der tok han til motmæle mot de som ivrer for å frata eldre bilister sertifikatet, appellerte til økt vennlighet og hensyn i trafikken, og tok til orde for obligatorisk skoleing av erfarne sjåførere.

– Jeg tok selv bilsertifikat som 19-åring, har kjørt mye i alle år og trodde jeg hadde oppdatert meg underveis, men fikk mange aha-opplevelser da jeg første gang deltok på Vegvesenets 65+ oppfriskingskurs.

– Det er mye som skjer i trafikken, det er bare å nevne stikkord som rundkjøringer og feltskifte. Jeg mener alle bilister burde gjennomgå en etteropplæring for eksempel ved 30, 50 og 65 år, sier han.

Nybrottsmann

Vidar Lønn-Arnesen er født i Horten og startet med nærradio fra gutterommet i 1955. Ti år senere var han ansatt i NRK og bedrev nybrottsarbeid da han fikk i gang programposten "Ti i skuddet". Med mentometerknapper i bagasjen reiste han land og strand rundt og lot ungdommene selv avgjøre hvem som var de mest populære låtene. Slik brukerdialog var helt nytt, responsen var enorm og senere kom en rekke programmer der lytterne ble invitert til å engasjere seg. Og det gjorde de.

Trafikkprogram

Midt på 60-tallet var han med på å starte forløperen til den senere "Midt i trafikken". I påsketrafikken hadde statskanalen timelange sendinger som fulgte påskebilistene til fjellet, og hjem igjen.

Underveis fikk de med seg nyhetsoppdateringer fra trafikken

samt intervjuer fra fagfolk og meldinger om ting som var viktige å kunne om trafikk og bilkjøring.

– Dette er en programtype jeg skulle ønske NRK kunne ta opp igjen. Det er et veldig behov for programmer om kommuniserer med folk og som er litt grundige om ting som faktisk er viktig for dem, sier han.

Mer tid

Nå er han betenkt over hvordan kjappheten og egoismen får rå, både i samfunnsliv, i radiokanalene og i trafikken. Han mener det såvel i trafikken som i mange andre samfunnsområder gis for lite tid til å ta gode beslutninger.

– Alle vet at den fornuftige bilfører tar det med ro i trafikken og gir tegn i god tid slik at andre trafikanter ser hva vedkommende akter å gjøre. Men slik er det ikke i dagens trafikk. Det tutes som aldri før fra folk som skal fort fram.

– Det er forferdelig, egentlig ganske tragisk, å se hvordan spesielt syklistene får unngjelde. Aggressiv kjøring fører til mange ulykker og gjør at mange eldre som er oppvokst med krav om høflighet, blir utrygge når de er ute og kjører, sier han.

– Samfunnet burde stille opp litt mer for de svake trafikantgrupper og pålegge de unge og kjappe litt mer vanlig høflighet, sier Vidar Lønn-Arnesen.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

For stor fart med aggressive bilførere som tar sjanser.

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

Stå på med stadige påminnelser omkring f. eks. rundkjøringsadferd og filkjøring. Etaten kan også bruke pressen, radio og TV bedre.

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

Med så mange viktige prosjekt omkring i landet vil nok dagen gå med til å skaffe innsikt i problemene! Men jeg ville nok fått i gang arbeidet med å få bedre lys i tunnelene.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Da ville jeg umiddelbart gått i gang med å skaffe mer penger til å få bygd viktige vegprosjekt.



(Foto: Tore Henning Larsen)

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 20 viser ei fagverksbru som går over Hallingdalselva i Gol sentrum. Bildet er tatt i 1910, forteller Oskar Gjestemoen fra Gol.

HVEM HVA HVOR?
HVA SKJER?

21. JANUAR/OSLO

■ Asfaltdagen

21 - 22 JANUAR/GARDERMOEN

■ Anleggsdagene 2009

21 - 22. JANUAR/LOEN

■ Treffpunkt Kviven

27 -29. JANUAR/ØSTERSUND

■ Nordicway – vintermessen for folk på veg

28. JANUAR/DRAMMEN

■ Åpning fire felts E18 Frydenhaug-Eik

10 - 12. MARS/TØNSBERG

■ ATK-konferansen

11. MARS/TRONDHEIM

■ ITS-konferansen 2009

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.

20 - 21. APRIL/BERGEN

■ STRAKS-konferanse

6 - 8. MAI/LILLESTRØM

■ Transport 2009

Vet du om noe som skal skje? Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no

LØST OG FAST



Stedet Saltkopp

Sted i Tønsberg kommune der det i eldre tider ble utvunnet salt. Produksjonen foregikk i små panner man brukte ved sjøkanten. En forutsetning også å ha god tilgang på brensel. På den tiden saltkoppene

var i drift var dette de minst attraktive stedene å bosette seg. Fattigfolk, strandsittere og sjøfolk bodde her. I dag er det blitt eksklusivt å bo på en saltkopp, forteller Arne Solhaug. (Foto: Kjell Wold)



Katterfare

I Lier (ved stedet Tronstad) er det satt opp et hyggelig skilt i privat regi som forteller om katterfare. Hva faren består i, sies ikke noe om. Skilt skal vanligvis settes opp for å forberede de vegfarende på farer som kan ramme dem, men det er god mulighet for at dette skiltet er satt opp av hensyn til kattene. (Foto: Arve Aaby)

Her om dagen

Hektisk aktivitet på ny fire felts E18-strekning sør i Vestfold. 8,5 km veg mellom Langåker i Sandefjord og Bommestad (bildet) Larvik åpner i juni i år. (Foto: Håkon Aurlien)



UNORMALER

97

Helt på hodet

-Kanskje det kan ligge litt optimisme inne i symbolikken, sier Tore Braaten som tok dette bildet ved Drammen busstasjon sist uke. Skiltet står rett ut for en stor parkeringsplass for busser på Strømsø og er så avgjort en skiltunormal.

Vikepliktskiltet, skilt 202, står normalt med pilen nedover. Det forteller at fører har vikeplikt for kjørende trafikk i begge retninger på kryssende veg. Skiltet er myndig, og lite optimistisk men kanskje desto mer realistisk.

Montert med pilen oppover, kan det oppleves som et fareskilt men de er uten den hvite borden ytterst. Vikepliktskiltet har også et symbol under som viser faren, eventuelt (for skilt 156 "Annen fare"), et utropstegn og et under-skilt som forteller hva faren består i.

Den unormale jury har etter befaringskonstatert at dette ikke er et fareskilt, og konkludert med at det her er skjedd en forveksling. Juryen regner med at de ansvarlige myndigheter relativt umiddelbart vil foreta en 180 graders snuoperasjon. (Foto: Tore Braaten)



VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

125-års jubileum

For 125 år siden ble den første vegdirektøren utnevnt. Vegsaken fikk sin kommandopost og det ble skapt et faglig senter. Vegbygging skjøt for alvor fart. Ved dette jubileet feirer vi mer enn et embete.

Vi feirer vegen - en av de viktigste bærebjelkene i det moderne Norge. Vi feirer muligheten til å forflytte seg raskt. Handelen. Kontakten. Og - vil mange si - friheten!