



Statens vegvesen

Vegenogvi

Nr. 10/09 • 24. september • 8. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

KOLLEKTIVTRAFIKK

Oslopakke 3 får en sterk kollektivprofil. Cirka 46 prosent går til kollektivtiltak.

SIDE 8

TUNGBIL

Vegvesenet undersøker cirka 150 ulykker med veltede tungbiler de siste 4-5 årene.

SIDE 19

UTBYGGING

På Ringerike bygger man nå en ny stamveg på leire.

SIDE 10

Motforestillinger og vrangforestillinger

LEDER SIDE 2



"Skipsbru" i skogen

Hvite master og barduner hever seg over tretoppene på ny E6 i Hedmark.

SIDE 12-13

Millioner ubrukt

Kommuner og fylkeskommuner har de to siste årene fått over hundre millioner kroner i tilskudd fra departementet til kollektivtiltak. Fortsatt står mange titalls millioner ubrukt.

SIDE 15

Imponert statsråd

Liv Signe Navarsete var imponert over Statens vegvesen på Dyrskuen.

SIDE 9



Fullt ITS-trøkk

Rundt 150 norske delegater har vært til stede på ITS-kongressen i Stockholm. Og de har markert seg på en solid måte.

SIDE 7

STOR NORDISK UNDERSØKELSE OM TRAFIKKSIKKERHET

Norske jenter er best

Resultatene er svært gledelige

Marit Wroldsen Dahl
rådgiver, Statens vegvesen

SJEKK DINE KUNNSKAPER: Norske 15-årige jenter slår knock out på sine jevnaldrende i Norden på kunnskaper og holdninger om trafikksikkerhet. Det viser en fersk nordisk spørreundersøkelse blant 5000 skoleelever. På side 6 kan du selv prøve deg på kunnskapsspørsmålene elevene måtte besvare.

SIDE 4-6



NY LØSNING I BRUK PÅ E6

Rustne rekkverk

På nye E6 mellom Kolomoen og Skaberud har et naturlig rustlag som beskytter stålet. Det er første gang denne metoden brukes i Norge.

SIDE 11

DAGSORDEN

Fjern ikke fluer fra din venns hode med øks

LEIAR

Mark S. Berger

■ Det er med stor glede og ydmykhet jeg nå tar fatt på jobben som redaktør for Vegen og Vi. Mange spør meg hvilken rolle avisen skal spille i Statens vegvesen. Og jeg opplever at mange er spørrende i forhold til graden av kritisk journalistikk vi skal bedrive i avisen. Dette ser jeg på som betimelige og relevante spørsmål og som et tegn på at folk bryr seg om etatsavisen.

■ På side 2 i Vegen og Vi kan du lese at avisen redigeres på uavhengig grunnlag, at vi følger Redaktørplakatens prinsipper og norsk presses etiske normer. Dette er avisens fundament, vårt mandat, og beskriver avisens rolle blant annet som en formidler forpliktet til å ha en kritisk tilnærming til all informasjon vi blir forelagt.

■ For å teste soliditeten i vårt mandat, kan det være en nyttig øvelse å se det opp mot organisasjonens verdier: Ta ansvar og vise tillit, være åpne og kundevennlige samt å være romslige og skape arbeidsglede. Ved å gi redaksjonen i Vegen og Vi et mandat som beskrevet over, viser ledelsen at man følger opp organisasjonens verdier. På vegne av redaksjonen opplever jeg nemlig et utgangspunkt som signaliserer både tillit, åpenhet samt stor grad av romslighet.

■ På samme måte ser jeg klare forventninger om å vise ansvar, om selv å vise åpenhet og raushet, i tillegg til å bidra til arbeidsglede. Ikke bare for meg selv, eller for redaksjonens medarbeidere, men for alle kolleger i Statens vegvesen. Vegen og Vi lever ikke i et vakuum der visjon, organisasjonsverdier og felles mål ikke eksisterer. Tvert i mot.

■ En klok person sa en gang: Fjern ikke fluer fra din venns hode med øks. Se gjerne på Vegen og Vi på den måten. Vi gir gjerne en smekk når det er på sin plass, og det er vår plikt å ha en kritisk tilnærming til all informasjon vi får presentert. Men vel så viktig er det å presisere at det å ha en kritisk tilnærming, ikke nødvendigvis betyr det samme som å fremme kritikk. Der andre medier gjerne dyrker konflikten og fremstår problematiserende, skal du som leser oppleve at Vegen og Vi også ivaretar de sidene som viser løsninger.

■ I mellomtiden ønsker jeg god fornøyelse med denne utgaven. Gi oss gjerne tilbakemeldinger, både ris og ros. Og jeg skal ta i mot risen med følgende tanke i hodet: Uten motforestillinger kommer vrangforestillinger.



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Tenk om vi kan få flere inn i bilen slik at antall biler kan reduseres!

ITS i hverdagen - uante muligheter

ITS' verdenskongress har pågått i Stockholm i uken 21. – 25.9.2009 (ITS in Daily Life - er tittelen på årets konferanse). Utstillere fra hele verden har vist teknologiske nyvinninger. Gjennom et stort antall foredrag har den siste forskning og resonsementer blitt formidlet. Er du interessert i ITS (Intelligente Transport Systemer) og IT er dette en opplevelse som er helt på høyde med barnedommens drøm om å slå seg løs i godtebutikken.

Norge har vært sterkt representert på kongressen. Flere firmaer, offentlige virksomheter og ikke minst, ITS Norge. Statens vegvesen har hatt en egen stand der vi informerte, snakket med folk og på den måten fikk vist hvor vi er i ITS-arbeidet. Mange av våre dyktige folk har holdt foredrag og delt vår kunnskap med andre. Slik har ITS-kongressen vært en stor og viktig tankesmie.

Sammen med ITS Norge arrangerte vi under fjorårets kongress i New York et eget ITS-seminar rettet mot studenter, journalister og andre inviterte. Dette har vi gjentatt i år. Dermed kan det nå ses på som en tradisjon. Under dette arrangementet fikk de inviterte et innblikk i ITS Norge og SVVs ITS-satsing. "Mingling" og bespisning ga gode muligheter for å utveksle synspunkter. En svært viktig målgruppe for oss var i år - som i fjor - en gruppe studenter fra NTNU. Et viktig element i vårt rekrutteringsarbeid.

Siden forrige kongress har vi fått på plass handlingsplanen for ITS. Et viktig dokument som viser retning. IT og ITS skal vurderes som en del av alt vi skal gjøre framtidig, både når det gjelder muligheter, arbeidsopplegg og organisering. Vi må se IT og ITS som en integrert del av den oppgaveløsningen vi står overfor. Vi

må komme videre fra holdningen om at IT er et hjelpemiddel som kan effektivisere manuelle prosesser.

ITS' hovedmål i kortversjon er å bidra til mer effektiv transport. For oss betyr det i praksis en arealplanlegging som reduserer transportbehovet, nytte teknologi til å eliminere transport, transportmiddelvalg som fremmer sikkerhet og miljø, mer effektiv bruk av infrastruktur, mer effektiv utnyttelse av transportmidler, sikrere transport, miljøvennlig transport og universell utforming.

En formidabel oppgave. Men også uante muligheter. Gjøre framkommelighet og tilgjengelighet i kollektivtrafikken bedre. Gjennom sanntids informasjon, reiseplanlegging, tilrettelegging av infrastruktur og trafikkstyring. Bedre logistikk-løsninger i godstransporten som reduserer tombilkjøring. Tenk om vi kan få flere inn i bilen slik at antall biler kan reduseres! Spontan samkjøring kan være svaret. Snart er hele Trondheim "inne i" kjøresimulatoren som Sintef/NTNU drifter, med støtte fra Statens vegvesen. Elektroniske kant- og midtlinjer prøves ut sør for Trondheim. Elektronisk gjenkjenning av kjennetegn. Et av våre kjøretøy i vegkanten kan i vanlig trafikkfart identifisere kjøretøy med avskiltingsbegjæring. Snakk om muligheter til målrettet kontroll!

Statens vegvesen og våre dyktige folk er i høyeste grad med både på det som skjer og der det skjer. ITS-kongressen i Stockholm har vært en inspirasjon, ja nærmest et kick til videre innsats og ikke minst kreativitet. Dette må vi understøtte slik at vi fortsatt kan ligge i tetsjiktet i ITS-utviklingen. Da handler det om prioritet, men like mye handler det om kreative og engasjerte medarbeidere. Se også side 7.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

GRAFISK



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 tlf 22 07 36 64
wenche.jensen@vegvesen.no
eller vegenogvi@vegvesen.no.

Grafisk produksjon:
Landsdekkende 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 14 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 1. september kl. 13.00. Neste utgave kommer 24. september 2009



Ansvarlig redaktør
Mark S. Berger

Mobil: 916 00 444
Telefon: 22 07 36 92
E-post:
mark.berger@vegvesen.no



Vakttsjef
Gry Watn

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



Journalist
Henriette E. Busterud

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



Journalist
Kjell Wold

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



Journalist
Håkon Aurlien

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



Grafisk designer
Kyrre Wedvik

Mobil: 997 59 197
Telefon: 22 07 37 04
E-post:
kyrre.wedvik@vegvesen.no



Grafisk designer
Hilde M.
Strangstadstuen

Mobil: 913 27 595
Telefon: 61 27 13 07
E-post: hilstri@vegvesen.no

KRONIKK

DELTAKELSE ■ Det handler om at alle skal få delta i samfunnslivet, og det er et demokratisk spørsmål, mener Trine Hagen.

Universell utforming er samfunnsøkonomisk lønnsomt

■ I "Når alt skal tilpasses alle" (Aftenposten søndag 6. september) leser vi filosof Lars Svendsens tolkning av prinsippet universell utforming. Han kommer med et par surmagede eksempler på hvordan han mener universell utforming er å gå for langt.

■ Svendsen har gått glipp av et par-tre sentrale ting med universell utforming. Statens vegvesens arbeid med universell utforming er et godt eksempel på hvordan universell utforming er enkelt, begripelig og til nytte for svært mange – ikke et ubegripelig begrep om at "nå skal alle bli like".

■ Universell utforming er et hovedsatsingsområde for Statens vegvesen. Etaten arbeider med dette fordi universell utforming er et av fire hovedmål for transportpolitikken gjennom Nasjonal transportplan.

■ Antidiskrimineringsloven og den nyreviderte plan- og bygningsloven legger klare rammer for at offentlige etater skal tilrettelegge slik at alle kan delta. Deltakelse i samfunnslivet er et demokratisk spørsmål, og transport er sentralt: Det hjelper ikke om velferdstilbudene er aldri så gode dersom man ikke kan reise dit velferdstilbudene gis.

■ Et sentralt premiss er at folk er forskjellige: Ulikhet og mangfold er et mål. Hensikten er altså ikke at alle skal bli like (som i Kambodsja under Røde Khmer, slik Svendsen foreslår) – snarere tvert imot: Det skal være mulig å være som man er, uten at det betyr at man ikke får delta.

■ For at alle skal kunne delta må tilpasninger gjøres, også i vegsystemet, særlig der folk ferdes til fots. Statens vegvesens undersøkelser viser at dette kan være nyttig, også ut fra et samfunnsøkonomisk synspunkt.

■ Universell utforming er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Tiltak som gir bedre tilgjengelighet – som kollektivholdeplasser med høy standard – gir universell utforming og en svært synlig kvalitetsheving i kollektivtransporten. Tiltak som gir holdeplassene universell utforming er ikke tiltak for en liten gruppe, men tiltak som gagnar alle kollektivtrafikanter. Verdsettingsstudier viser at tilgjengelighetstiltak som lavgulvsentré, god plass inne på kjøretøyet, høy kvalitet på holdeplasser,



Større tilgjengelighet: Trinn for av- og påstigning er et gode for alle, men spesielt for de som har mye å bære på, eller er dårlig til beins. (Foto: Henriette E. Busterud)

TRINE HAGEN



■ **HVEM:** Trine Hagen, seniorrådgiver, Statens vegvesen Vegdirektoratet

trinnfri av- og påstigning og enklere informasjonssystemer verdsettes høyt av trafikantene (bl a Nossum og Killi 2006, Fearnley og Nossum 2004, Norheim og Stangeby 1993, Sjøstrand 1999).

■ Hvis kollektivtrafikanterne opplever tilgjengelighetstiltak som en tilstrekkelig stor kvalitetsøkning, vil dette føre til at flere velger å reise kollektivt, og at færre går over fra kollektivtransport til personbil. På sikt vil dette kunne bidra til en passasjerøkning for kollektivtransporten i områder der det satses målbevisst på å heve kvaliteten gjennom tilgjengelighetstiltak.

■ Fokus på universell utforming i Nasjonal transportplan, sammen med antidiskrimineringsloven og nyrevidert plan- og bygningslov, kan være starten på en historisk kvalitetsheving for kollektivtransporten.

■ Universell utforming i transporten gagnar altså ikke bare en liten gruppe trafikanter (funksjonshemmede), men alle reisende. Forskning viser at alle nyter godt av økt kvalitet i systemet. For øvrig opplever de aller, aller fleste av oss nedsatt funksjonsevne i løpet av livet: Vi breker beina i skibakken, triller tvillingvogn på ubruytede fortau eller sleper med oss tung bagasje i kollektivsystemet. Det er ikke lett.

Antallet eldre øker også kraftig. I løpet av noen år er også filosofen gammel og dårlig til beins, og vil nyte godt av at samfunnet er mer tilgjengelig enn da han var ung.

” Det skal være mulig å være som man er, uten at det betyr at man ikke får delta



Statens vegvesen

I MEDIENE:

Østlandets Blad

Etter 28 år med tungtrafikk dundrende forbi huset, får ekteparet Løvland endelig tilbake noe av Tusse-idyllen.

– Dette er en gledens dag, konstaterer Birger Løvland og skåler for stillheten etter at Nøstvettunnelen på E6 åpnet.

– Her om dagen talte jeg antall passerende biler fra klokken 12 til 13. Og kom frem til 1700, sier han og beskriver tallet som vanvittig.

Tidens Krav

Mesta og vegvesenet har inngått hemmelig forlik i krangelen om hvem som skal dekke merkostnadene for Atlanterhavstunnelen. Forliket er hemmelig i den forstand at du som innbygger eller bruker av Atlanterhavstunnelen ikke får vite hvem av partene som skal dekke hva. Ei heller får du vite hvor store beløp det dreier seg om, eller om hele eller deler av kostnaden skal dekkes av brukerne gjennom bompenger.

Lofotposten

Onsdagens storm ga få problemer i Lofoten. Klokken 14.36 var vinden så sterk at Tjeldsundbrua ved Evenskjær måtte stenges. Statens vegvesen ble varslet og iverksatte nødvendig stengning av brua. Vindstyrken var på det meste opp i 38,2 meter i sekundet (orkan). Det dannet seg store køer på begge sidene av brua.

Bergens Tidende

Næringsliv og politikarar i Nordhordland og Ytre Sogn reagerer kraftig. Dei meiner bilferja M/F «Etne», bygt i 1979, ikkje tilfredsstillar dagens krav, og protesterer no overfor Statens vegvesen. Tide fekk i vår tildelt åtte nye år med ferja på riksvegsambandet over Fensfjorden.

– Vi vil sterkt påpeike at Vegvesenet med denne konklusjonen ikkje set noko krav verken til miljø, tryggleik eller universell utforming, heiter det i eit protestskriv

Arbeidets Rett

Gauldal Billag frykter Sundbakken til vinteren.

– Jeg innrømmer at det ser litt pussig ut å gjøre om en rettstrekning til en sving, sier Knut Aaness som er Statens vegvesens prosjektleder for Sundveien. Men dette vegarbeidet er rett og slett et resultat av sikkerhetskrav til flyplassen.

TRAFIKKSIKKERHET

– Svært gledelig

– Resultatene av den nordiske undersøkelsen er selvsagt svært gledelig, men egentlig ikke så veldig overraskende.

Kjell Wold

Det sier rådgiver i Statens vegvesen og sekretær i Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) i Vestfold, Marit Wroldsen Dahl. Hun har deltatt på Si i fra- kampanjene i de videregående skolene i Vestfold de siste fire-fem årene og er blitt imponert over hvor kunnskapsrike og motiverte mange norske tenåringer er. Likevel understreker hun at det fortsatt er grunn til bekymring over det store antall ungdomsulykker i Norge.

Grunnkurs grunnleggende

– Det er neppe tvil om at Trafikalt grunnkurs for 15-åringer som ble innført i skolen for noen få år siden og den nye læreplanen for grunnskolen og kunnskapsløftet som ble startet omtrent samtidig begge har bidratt til økt fokus, kunnskap og bevissthet om trafikk og trafikksikkerhet blant store grupper norske ungdommer, sier hun.

Trygg Trafikk har hovedansvaret for trafikkopplæring i skolen. De siste årene har det spesielt blitt satset på opplæring og holdningsskapende arbeid blant 4. klassinger, 7. klassinger og 10. klassinger.



Glad: Rådgiver Marit Wroldsen Dahl i Statens vegvesen er glad for resultatene i den nordiske TS-undersøkelsen. (Foto: Kjell Wold)

Stor nordisk undersøkelse om trafikksikkerhet blant Norsk ungdom en

Norske 15-åringer generelt, og norske jenter spesielt, vet mest om trafikksikkerhet i Norden. Det viser en fersk undersøkelse fra NTF Säker trafik i Sverige.

Kjell Wold

Norske 15-årige jenter slår knockout på sine nordiske jevnaldrende fra Sverige, Finland og Danmark når det gjelder holdninger, oppførsel og skoleundervisning om trafikksikkerhet. Svenske gutter kommer dårligst ut i flertallet av de tolv hovedtemaene innen trafikksikkerhet som tas opp i spørreundersøkelsen blant 5000 15-åringer i de fire nordiske landene.

Kunnskap og holdninger

Utgangspunktet for undersøkelsen som ble gjennomført i fjor høst, var å finne ut hva nordiske 15-åringer vet om trafikksikkerhet. Hva vet de, hva synes de, og hva gjør de med det, var hovedspørsmålene innenfor temaer som rus, bilbelte, reise måte, oppførsel i trafikken, TS-prat i skolen, kunnskaper, bilpassasjerer, holdninger, reise måte og ulykkesinnblanding for å nevne noen av temaene. Blant hovedresultatene er dette:

"Glemte barn"

Den svenske TS-organisasjonen

NTF kaller aldersgruppen 12-17 år de glemte barna innen trafikksikkerhet. Utgangspunktet er følgende: Små barn klarer seg statistisk sett relativt bra i trafikken. Jo eldre barn og større bevegelsesområder, desto flere ulykker. Den pedagogiske innsatsen for barn i aldersgruppen 12-17 år - "de glemte barna" - behøver å forbedres. Alle de nordiske landene unntatt Sverige har mål for trafikkundervisning i skolen.

– Gode kunnskaper og holdninger til trafikksikkerhet skapes gjennom langsiktig og tålmodig arbeid, og bør være en rød tråd i hele skolens læreplaner opp til videregående skole, sa TS-sjef i NTF Nils Petter Gregersen, da resultatene fra undersøkelsen nylig ble presentert på en stor trafikksikkerhetskonferanse i Tylösand i Sverige.

Systematisk i Norge

– En mer systematisk trafikkundervisning i skolene i Norge og Danmark gjenspeiler seg også i mange av svarene i undersøkelsen, sier Gregersen.

Norske og danske 15-åringer snakker mye mer om trafikk og trafikksikkerhet både i skolene, med kompisene på fritiden og hjemme med foreldrene sammenlignet med finske og svenske ungdommer, viser undersøkelsen. For de fleste landene er det også et generelt trekk at jenter er bedre enn gutta på holdninger til trafikksikkerhet, og spesielt mye mer bevisst på å bruke bilbelte.

” Jo eldre barn og større bevegelsesområder, desto flere ulykker.

Resultater:

- **Holdninger**
Norske jenter (15-åringer) best, finske og svenske gutter dårligst.
- **Oppførsel**
Norske jenter best, svenske gutter dårligst.
- **Pratet trafikk i skolen**
Norske jenter mest, svenske gutter minst.
- **Kunnskaper**
Finske gutter best, danske jenter dårligst.
- **Pratet trafikk med foreldre**
Danske jenter mest, svenske gutter minst.

– Mye om trafikk i skolen

– Vi har hatt ganske mye om trafikk i skolen. Alle vi tok Trafikalt Grunnkurs som 15-åringer, forteller Sunniva Horrig ved Færder videregående skole i Tønsberg.

Kjell Wold

Klassevenninnene Anna Charlotte Steinsholt og Renee M. Paulsen kan også huske at de hadde trafikkundervisning i barneskolen og blant annet tok sykkelprøven flere ganger i fjerde og femte klasse. Da var det både teori og praktiske prøver før de fikk "sykkellappen". Og Sunniva husker til og med litt fra den aller første trafikkopplæringen som Trygg Trafikk hadde da hun gikk i barnehagen.

Vil øve mye

Som 16-åringer kan de nå starte med øvelseskjøring for å sikre et godt grunnlag med mye mengdetrening før de tar lappen når de fyller 18.

– Ja, vi vil gjerne ta sertifikatet når vi blir 18, sier Sunniva, Renee og Anna Charlotte nesten i kor. Sunniva Horrig, som er eldst i flokken, har allerede øvelseskjørt mange timer med mamma og pappa og synes hun blir tryggere og bedre for hver gang. Gjennom Trafikalt Grunnkurs vet hun hvor viktig det er å holde øvelseskjøringen ved like fram til hun kan ta lappen. Hun synes også det er hyggelig at norske jenter kommer godt ut i den nordiske undersøkelsen og er ikke overrasket over at jentene generelt scorer høyere på en god del av spørsmålene enn gutta.

Stolt av resultatene

– Vi er nok litt mer bevisst på trafikksikkerhet, litt tryggere på oss selv og har kanskje mindre behov for å kjekke oss i trafikken enn gutta, sier Sunniva Horrig. Hun er veldig motivert for å ta kjøretimer når hun nærmer seg 18 år og vil gjerne øve så mye som mulig fram til den dagen.



Anna Charlotte og Renee er enige med Sunniva i at jentene tar dette med trafikkopplæring og holdninger i trafikken mer seriøst enn sine jevnaldrende gutter. Og alle tre er

FOTOKONKURRANSE "BEDRE BYMILJØ"

På de kommende sidene kan du se samtlige innsendte bidrag til Statens vegvesens fotokonkurranse for alle ansatte med tema "Bedre bymiljø". Vinnerbildene finner du på side 20.



Foto: Solveig Kvame



Foto: Lars Erik Sira



Foto: Anne Mari Noheim



Foto: Hanne Mørch

barn og ungdom

sikker vinner

5000 I TRAFØEN



både glade og ikke så rent lite stolte over at norske jenter er de som kommer best ut av denne ferske, store nordiske spørreundersøkelsen om ungdom og trafikk.

Best på TS: Anna Charlotte Steinsholt (t.v.), Renee M. Paulsen og Sunniva Horrig fra Færder videregående skole i Tønsberg er stolte over at norske jenter kommer best ut i blant nordiske ungdommer. (Foto: Kjell Wold)



Tankevekker: – Læreri TS-kurs, mente f.v. Salim Maney fra Somalia, Stian Askbo fra Flekkerøya, Maren Stiansen fra Vågsbygd, Nael Sovkar fra Chile til instruktør Peter Zaar. (Foto: Signe Gunn Myre)

For tre år siden åpnet TRAFØEN etter initiativ fra ungdom som hadde mistet en kjær venn i en dødsulykke. I september gikk deltager nummer 5000 gjennom trafikksikkerhetsprosjektet i Kristiansand.

Signe Gunn Myre

– Det gjorde et sterkt inntrykk, sa Stian Askbo fra Flekkerøya. TRAFØEN er et bygg der deltagerne går gjennom flere rom og via multimedia opplever en alvorlig trafikkulykke. I siste besøksrom får deltagerne snakke med en instruktør om ulykken, årsakene til den og hvilke konsekvenser en slik bråstopp får. De

drøfter også hva de selv kan gjøre for ikke å havne i en slik ulykke.

– Tankevekkende, sa Maren Stiansen fra Vågsbygd, den andre av to ungdommer som er i ferd med å ta førerkort klasse B første gang. I tillegg deltok to utenlandske sjåfører fra Chile og Somalia som må ta nytt sertifikat i Norge.

– Ja, dette gjorde sterkt inntrykk. Jeg kommer til å være mer bevisst på egne valg når jeg setter meg bak rattet igjen, sa Stian Askbo.

TRAFØEN åpnet i mars 2005 etter initiativ fra ungdom som hadde mistet en kjær venn i en dødsulykke. Prosjektleder Geir Sundet er storfornøyd med responsen på TS-tilbudet som nå har nådd en milepæl med deltager nummer 5000.

Test dine trafikksunnskaper på neste side!



Foto: Ragnhild Skofterud



Foto: Kjell Otto Nicolaisen



Foto: Marianne Mittet Solbrå



Foto: Einar Conrad Moen Wollamo



Foto: Kurt Magne Stormo

Test trafikkunnskapene dine

Her er kunnskapsspørsmålene elevene fikk i undersøkelsen. Ta testen og sjekk hvor gode kunnskapene dine er.

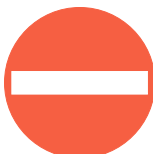
1. Er det lov å kjøre moped der dette skiltet står?

- Ja
- Ja, men maksimalt 25 km i timen
- Nei
- Vet ikke



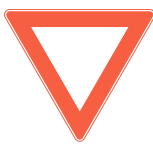
2. Er det lov å sykle inn i en vei der dette skiltet står?

- Ja
- Ja, men bare på fortauet
- Nei
- Vet ikke



3. Hva betyr dette skiltet?

- Veien er enveiskjørt
- Andre har vikeplikt for meg
- Jeg har vikeplikt for andre
- Vet ikke



4. På hvilken side av veien skal man gå, dersom det ikke er fortau?

- På venstre side (mot den møtende trafikken)
- På høyre side (med trafikken)
- Det er ingen forskjell om man går på høyre eller venstre side
- Vet ikke

5. På hvilken side av veien skal man sykle, dersom det ikke er sykkelfelt?

- På venstre side (mot den møtende trafikken)
- På høyre side (med trafikken)
- Det er ingen forskjell om man sykler på høyre eller venstre side
- Vet ikke

6. Hvilke regler gjelder for fotgjengere ved et gangfelt uten trafikklys?

- Fotgjengeren skal tydelig vise at hun/han tenker å krysse veien og bilene skal slippe henne/ham over
- Fotgjengeren skal slippe fram syklister, men bilene skal stoppe for å slippe fotgjengeren over
- Vet ikke



7. Hva er påbudt utstyr på en sykkel?



Se på sykkelen, og sett kryss på listen nedenfor ved det utstyret du tror må være montert for at sykkelen skal være lovlig å bruke på offentlig vei.

- | | |
|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Fungerende bremsar | <input type="checkbox"/> Lys |
| <input type="checkbox"/> Ringeklokke | <input type="checkbox"/> Reflekser |
| <input type="checkbox"/> Støtte | <input type="checkbox"/> Skjermer |
| <input type="checkbox"/> Bagasjebrett | <input type="checkbox"/> Kjedekasse |

8. Er det påbudt å bruke sykkelhjelme?

- Ja, for alle syklister
- Ja, for alle under 15 år
- Nei
- Vet ikke

9. Hva gjør du i denne situasjonen?

Se på bildet til høyre. Du kommer syklende på veien og skal rett fram. Hva gjør du?

- Jeg fortsetter rett fram med samme fart
- Jeg senker farten litt, for å være helt sikker på at bilen venter til jeg har passert
- Jeg bremsar, for jeg har vikeplikt for bilen



10. Tenk deg at du kommer syklende her. Hva gjør du?

- Jeg fortsetter rett fram. Fotgjengeren skal vente til jeg har passert
- Jeg bremsar og lar fotgjengeren gå over, siden jeg har vikeplikt
- Vet ikke



11. Er det påbudt å bruke bilbelte for alle i bilen?

- Ja
- Nei, føreren og passasjerene i forsetet må bruke bilbelte, men ikke passasjerene i baksetet
- Nei, der det er kollisjonspute (airbag) er det ikke påbudt å bruke bilbelte
- Vet ikke

12. Hvor farlig er det for en fotgjenger å bli påkjørt av en bil som kjører 30 km i timen?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1 av 10 fotgjengere dør | <input type="checkbox"/> 4 av 10 fotgjengere dør |
| <input type="checkbox"/> 2 av 10 fotgjengere dør | <input type="checkbox"/> 7 av 10 fotgjengere dør |

13. Hvor farlig er det for en fotgjenger å bli påkjørt av en bil som kjører 50 km i timen?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1 av 10 fotgjengere dør | <input type="checkbox"/> 4 av 10 fotgjengere dør |
| <input type="checkbox"/> 2 av 10 fotgjengere dør | <input type="checkbox"/> 7 av 10 fotgjengere dør |

14. Hvilke av de følgende faktorer er årsak til flest drepte i trafikken?

Sett kryss ved de tre årsakene, som du tror er årsaken til flest drepte i trafikken.

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Trøtt sjåfør | <input type="checkbox"/> Ikke brukt bilbelte |
| <input type="checkbox"/> For høy fart | <input type="checkbox"/> For kort avstand til bilen foran |
| <input type="checkbox"/> Fyllekjøring | <input type="checkbox"/> Farlige forbikjøringar |
| <input type="checkbox"/> Dårlige bremsar | <input type="checkbox"/> Kjøring mot rødt lys |

15. Hva er promillegrensen i trafikken?

- | | |
|--|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 0,0 promille | <input type="checkbox"/> 0,8 promille |
| <input type="checkbox"/> 0,2 promille | <input type="checkbox"/> 1,0 promille |
| <input type="checkbox"/> 0,5 promille | <input type="checkbox"/> Vet ikke |
| <input type="checkbox"/> Jeg vet ikke hva "promillegrense" betyr | |

13: Sju av ti
14: For høy fart, fyllekjøring, ikke brukt bilbelte
15: 0,2

9: Jeg bremsar, for jeg har vikeplikt for bilen
10: Jeg bremsar og lar fotgjengeren gå over, siden jeg har vikeplikt.
11: Ja.
12: En av ti

6: Fotgjengeren skal tydelig vise at hun/han tenker å krysse veien, og bilene skal slippe henne/ham over.
7: Fungerende bremsar, Ringeklokke, Lys, Reflekser
8: Nei

Riktige svar på spørsmålene:

1: Nei
2: Ja, men bare på fortauet
3: Jeg har vikeplikt for andre
4: På venstre side (mot trafikken)
5: På høyre side (med trafikken)

FOTOKONKURRANSE MED TEMA "BEDRE BYMILJØ"



Foto: Solveig Kvame



Foto: Einar Conrad Moen Wollamo



Foto: Ragnhild Skofterud



Foto: Erik Axel Haagensen



Foto: Reidun Margrete Instanes

Solid norsk ITS-markering



Sjarmoffensiv mot ITS-studenter

Stockholm: Arbeidet med å rekruttere de beste ITS-kreftene fortsetter. Under årets ITS World Congress denne uka har Statens vegvesen hatt en sjarmoffensiv mot NTNUs studenter med dette som fagfelt. Åtte utvalgte NTNU-studenter var hedersgjester og hovedmålgruppen da Vegvesenet gjennomførte sitt ITS-seminar, som samlet rundt 50 bransjefolk, journalister og andre gjester.

En av de utvalgte studentene var Magnus Weydahl. Han var fornøyd med presentasjonen han fikk. – Vegvesenet har ikke akkurat svekket sine muligheter som en potensiell arbeidsgiver. Jeg regner med at jeg kommer til å søke mer kontakt med Vegvesenets ITS-miljø for å få vite mer, sa NTNU-studenten.

I førersetet: Vegdirektør Terje Moe Gustavsen ledet Statens vegvesens delegasjon under ITS-kongressen i Stockholm. Her prøver Gustavsen en simulator. (Foto: Per J. Lillestøl)

De norske fagmiljøene er godt synlig under ITS World Congress med om lag 150 norske delegater, en omfattende norsk utstilling og et program med nesten 40 norske foredrag.

Kjell Bjørn Vinje

– ITS gir oss nye løsninger på dagens utfordringer, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen

Vegdirektøren leder Statens vegvesens delegasjon på den 16. verdenskongressen for intelligente trafikksystemer og –tjenester, som

samler hele den globale ITS-familien i Stockholm denne uka.

– Jeg blir både glad og stolt over å se hvor konkurransedyktig norsk ITS-teknologi og –tjenester er i en slik sammenheng. Vegvesenets deltakelse gjenspeiler vårt mål om å være den ledende norske aktøren både innen utvikling og bruk. ITS er ikke lenger et hjelpemiddel, men er en integrert del av etatens virksomhet, sier Gustavsen.

Sammen med ITS Norge, Q-Free, Sintef, Marintek, Kystverket, Teleplan, Ciber og Samferdselsetaten i Oslo utgjør Vegvesenet den norske utstillingen. Foruten en lang rekke tema i innlegg og foredrag fra Vegvesenets fagfolk, settes det søkelys på Spontan samkjøring, Nasjonal vegdatabank, vegtrafikksentralenes arbeid, AutoPASS og etatsprosjektet 'ITS mot 2020'.

– Satsingen på ITS fortsetter i

Statens vegvesen. Vi har fått gjort en del, men har mye igjen. Vi skal ha en helhetlig tilnærming til ITS som krever en integrering i våre prosesser og arbeidsoppgaver. Vi må jobbe og tenke på nye måter. Jeg føler meg trygg på at vi har vilje, evne og mot til å finne nye løsninger. Sammen med våre mer tradisjonelle løsninger skal ITS gi oss nye løsninger på dagens utfordringer, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

ITS World Congress er en mauttue av en møteplass for fagfolk. Årets kongress samler nærmere 5000 fagfolk fra hele verden. Foruten en omfattende utstilling og et stort testområde gjennomføres det flere hundre foredrag og sesjoner. Det er også lagt opp til en rekke tekniske studieturer.

► Se også side 2



ITS-heder til Strandlie: Den prestisjetunge ITS-prisen for 2009 går til Øystein Strandlie i Forskningsrådet for sitt arbeid med å tilrettelegge for utvikling og forskning innen transportområdet. Prisen ble kunngjort under ITS World Congress i Stockholm,

men vil bli delt ut på ITS Norges nasjonale konferanse i april. Strandlie har arbeidet spesielt for å fremme innovative prosjekter og anvendelse av teknologi på dette området, heter det blant annet i begrunnelsen. (Foto: Kjell Bjørn Vinje)



Bodø: Rune Amundsen og Toril Barthel på stand i Bodø der Statens vegvesen delte ut frokost til folk som syklet eller gikk til jobb. (Foto: Ole-Andreas Pedersen, Avisa Nordland)

Liv og røre uten bil i byen

Den siste uken har det vært mobilitetsuke i 2000 europeiske byer. Statens vegvesen har deltatt på en rekke aktiviteter i 13 byer i kongeriket.

Henriette Erken Busterud

”I byen uten bilen” er slagordet for den europeiske mobilitetsuken som ble avsluttet tirsdag. Målet er å motivere flere til å

komme seg fram for egen maskin eller med buss og bane. Kampanjetemaet i år er ”Bedre byklima”, og det er fokus på at lokale tiltak er viktig for å redusere klimagassutslipp og å bedre livskvaliteten i byene. Statens vegvesen har deltatt på stand i de fleste byene i tillegg til en diverse aktiviteter: Eksempler er stenging av gater, utlodning av sykler, servering av frokost, holdningskampanjer, tiltak for universell utforming og trafikksikkerhet,

åpning av kollektivfelt og sykkel-felt. Det er Statens vegvesen som koordinerer Europeisk mobilitetsuke i Norge.

Distriktskontoret til Statens vegvesen i Midtre Troms er den første deltakerbedriften på mobilitetsuken i Norge. De ble tidligere i år miljøsertifisert, noe ingen andre enheter i etaten er. Der har de blant annet laget en handlingsplan for mer miljøvennlig transport både på arbeidsreiser og tjenestereiser.

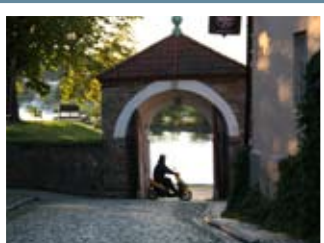


Foto: John-Ivar Nielsen



Foto: Reidun Margrete Instanes



Foto: Hanne Mørch



Foto: Hans Petter Hoseth

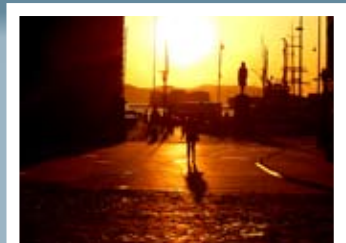


Foto: Arnulf Østerdal

AKTUELT

Tvekamp om Kongsbergjobb

■ ■ To kjente ingeniørselskaper kjemper om jobben med detalj- og reguleringsplaner for den nye store stamvegen utenom Kongsberg sentrum, E134 Damåsen-Saggrenda. Det er Reinertsen AS og Rambøll Norge AS som har lagt inn følgende bud på jobben: Reinertsen: 41,3 millioner kroner, Rambøll: 33 millioner kroner.

To i sentrum

■ ■ To entreprenørfirmaer vil bygge om og ruste opp en viktig sentrumsgate i Hønefoss, fv. 169 Storgata-Owerensgt-Kongringsgt. Jobben er å oppgradere 600 meter veg med bredere fortau, ny belysning og andre forskjøningstiltak. Tilbyderne er: Senneseth Anlegg AS: 4,1 millioner kroner og Engebretsen entreprenør AS: 5,5 millioner kroner.

Sekstett vil bygge kulvert

Kulvert. (Foto: Kjell Wold)

■ ■ Seks firmaer kjemper om jobben med å bygge kulvert på rv. 35 ved Nakkerud på Ringerike. Peab AS: 6,9 millioner kroner, Mesta AS: 7,3 millioner kroner, Strøm Gundersen AS: 6,2 millioner kroner, Veidekke AS: 5,7 millioner kroner, NCC Constructions AS: 7,3 millioner kroner, Senneseth Anlegg AS: 6 millioner kroner.

Fire byr på brupynt

Fire firmaer kjemper om kontrakten med granitt og belysning på nye Øvre sund bru i Drammen. Firefeltsbrua til rundt 400 millioner kroner skal stå ferdig sommeren 2011. Firmaene er: Skaaret Landskap AS: 26,6 millioner kroner, Steen Lund Anleggsgartnere AS: 22,8 millioner kroner, Eiker grønt miljø AS: 20,1 millioner kroner og Agro anleggsgartner service AS: 22 millioner kroner.

Veidekke bygger E6

■ ■ Statens vegvesen har inngått kontrakt med Veidekke om utbygging av E6 på strekningen Boksrud-Minnesund. Anleggsarbeidet starter i oktober. Fire tilbud kom inn, og Veidekke var lavest med en sum på 378,2 mill. kr. Høsten 2011 skal Veidekke ha klar 6,3 kilometer firefelts veg med midtdeler, nytt tunnellopp på 1,2 kilometer og en vegarm på 900 meter.

Sju vil bygge bru

■ ■ Sju firmaer byr på jobben med Hole bru-Foss bru på rv. 287 i Sigdal i Buskerud. Senneseth Anlegg AS: 38,1 mill. kr., Aktiv Veidrift AS: 28,4 mill. kr., Holtet Pukk og betong AS: 26,3 mill. kr., Mesta Drifts AS: 24,9 mill. kr., Brødrene Alseth AS: 25,8 mill. kr., Isachsen Entreprenør AS: 25,2 mill. kr. og Dokken AS: 31,4 mill. kr.

Historisk kollektivsatsing i Oslopakke 3

Styringsgruppen for Oslopakke 3 la mandag fram forslag til handlingsprogram med prioriteringene for perioden 2010 - 2013.

Bente Tovik

Hovedmålet er god fremkommelighet for alle trafikantgrupper i hovedstadsregionen.

– Totalt skal det brukes 11,8 milliarder kroner i planperioden. Målene for investeringene er å redusere reisetider, øke trafikksikkerheten, øke standarden på kollektivtrafikken, bedre forholdene for syklist og gående, samt bidra til å overholde lovfestede krav til luftforurensning og støy, sier veginstituttleder Terje Moe Gustavsen.

Sterk kollektivprofil

Oslopakke 3 får en sterk kollektivprofil og om lag 46 prosent av pakken går til kollektivtiltak.

• 4,3 mrd. kroner skal i perioden brukes til utbygging av infrastruktur for T-bane, trikk og buss, blant annet Kolsåsbanen.

• En tredel av bompengene øremerkes Ruter som tilskudd til driften og mindre investeringer.

• I tillegg kommer den statlige innsatsen for utbygging og fornyelse av jernbanenettet i regionen planlagt til 6,2 milliarder kr.

Offensivt handlingsprogram

Samlet skal det investeres over 5,5 milliarder kroner i store vegprosjekter i perioden. Innenfor budsjettet skal tunnel- og vegsystemet i Bjørvika og Ring 3 Ulvensplitten - Sinsen gjøres ferdig. I



Satsing på kollektiv: Oslopakke 3 får en sterk kollektivprofil. Cirka 46 prosent av pakken går til kollektivtiltak (Foto: Bård Gudim)

t tillegg får følgende store vegprosjekter får oppstart i perioden:

- E18 Vestkorridoren
- E16 Sandvika - Wøyen
- Rv. 22 Lillestrøm - Fetsund

Mer til "programområder"

Videre settes det av 3,8 milliarder kroner til gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, fremkommelig-

het for buss og trikk og miljøtiltak som støyskjerming. På disse områdene kan relativt små investeringer gi svært gode resultater.

Til politisk behandling

Handlingsprogrammet oversendes til politisk behandling i Akershus fylkesting og Oslo bystyre, før det skal behandles av Stortinget.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 – som består av veginstituttleder, jernbanedirektøren, fylkesordføreren i Akershus og byråden for samferdsel, miljø og næring i Oslo, legger opp til årlig rullering av handlingsprogrammet, som innebærer at nye prosjekter vil kunne bli prioritert fram i neste handlingsprogram.

Kristiansandspakke til 1,8 milliarder kr.

Kristiansandspakkens fase 1 til 1,8 milliarder kroner er godkjent i statsråd.

Kjell Wold

Av det går snaue 1,1 milliarder kroner til utbygging av ny rv. 456 Vågsbygdveg til byens største forstad. 420 millioner kroner skal brukes til såkalt myk pakke og

omfatter blant annet utbygging av 25 km med nye gang- og sykkelveger i Kristiansand og nabokommunene Søgne, Songdalen, Vennesla, Birkenes og Lillesand. I tillegg en rekke andre tiltak innen trafikksikkerhet, miljø og kollektiv.

Dessuten skal 120 millioner kroner brukes til opprusting av rv. 41 og 451 mellom Timenes og Kjevik flyplass. 20 millioner kroner skal brukes til omlegging av syste-

met for bompengeneinnkreving. 160 millioner kroner skal brukes til planlegging og forberedelser til fase 2 av en eventuell samferdselspakke. Pakken ble godkjent i statsråd i august.

– Kristiansandsregionen vil få et tryggere, mer miljøvennlig og effektivt vegnett med denne satsingen, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete da planen ble lagt fram.



Gleder seg: Prosjektleder for ny Vågsbygdveg, Stig Berg-Thomasen i Statens vegvesen ser fram til å ta fatt på byggingen. (Foto: Kjell Wold)

FOTOKONKURRANSE MED TEMA "BEDRE BYMILJØ"

Foto: Solveig Kvame



Foto: Lars Erik Sira



Foto: Kjell Otto Nicolaisen



Foto: Hanne Mørch



Foto: Bård Asle Nordbo



Imponert statsråd

– Dette var kjempeflott, sa en imponert statsråd Liv Signe Navarsete, som besøkte Statens vegvesens trafikksikkerhetsstand på Dyrskuen i Seljord.

Signe Gunn Myre

Nær 15.000 mennesker var innom standen i løpet av helgen, og Navarsete var meget tilfreds med Vegvesenets innsats.

– Spesielt på fredag fikk vi snakket med mange ungdommer, sa etatens primus motor på Dyrskuen, Aud Torunn Sinnerud. Både Velte-

Imponert: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete ble imponert over Statens vegvesens trafikksikkerhetsinnsats på Dyrskuen i Seljord. Her sammen med Aud Torunn Sinnerud og Felix Waltermann. (Alle foto: Signe Gunn Myre)

petter og Bråstoppen var tradisjonen tro på plass, og etter køene å dømme var det meget populært å vente på en luftig ”kjøretur”.

– Vi forteller også hvor viktig det er at bilbeltet sitter riktig på, sa Toril Boye Hansen i Statens vegvesen, som hadde kontroll på Veltepetteren.

Mens ungdommene flokket seg om Bråstoppen og Veltepetter, var mange av de voksne opptatt av bilvraket til nullvisjonsprosjektet på Lister. Med en 75 kilo tung dukke plassert i bilsetet med belte fikk man tydelig illustrert hvilke krefter som er i sving ved en kollisjon i 70 km/t.

Når en vet at omtrent halvparten av de som dør i en bilulykke kunne vært reddet hvis bilbeltet hadde vært festet riktig, ble bilkrasjen en nyttig og tankevekkende påminnelse for mange av de besøkende på Vegvesenets stand om trafikksikkerhet.

Informerte: Aud Torunn Sinnerud fortalte om konsekvensene av høy fart og bråstopp for store og små.



Bråstopp: Hilmar Liane hos Vegvesenet forklarer Bråstoppens effekt.



Foto: Erik Axel Haagensen



Foto: Lars Erik Sira



Foto: John-Ivar Nielsen



Foto: Ragnhild Skofterud



Foto: Elin Ødegård

AKTUELT

Ko ko ko for planleggere

– Planlegging er ko, ko, ko. Det dreier seg om konsept, kommunikasjon, og kostnader, sier Roar Midtbø Jensen når han ønsket velkommen til et nytt kull på etatens Planleggerskole.

Henriette Erken Busterud

Foran ham sitter 30 forventningsfulle planleggere som om ett år vil ha fylt opp planleggersekken med sju kurs og ti studiepoeng.

Godt ry

Til nå har rundt 200 av Vegvesenets 600 planleggere gått Planleggerskolen - som har godt ry i dette miljøet. På timeplanen står alt fra planfag til pressekontakt. For første gang deltar også noen seksjonsledere, noe som er viktig for at det som læres blir tatt i bruk.

– Min forventning er at dere skal bli trygge til å lede kommunikative og kreative planprosesser, sier Midtbø Jensen.

Utfordringer

– Det er en stor utfordring å få et godt konsept fra første planfase og planlegge ut fra stedets premisser. Det har skjedd at vi har stupe ned i detaljene alt for tidlig, slik at vi må rykke tilbake til start fordi vi har manglet det gode grepet.

– Vi skal planlegge ut fra stedets premisser, og vi er pålagt fra øverste hold å ha konsekvensutredning og eksterne kvalitetssikringer, blant annet for å sikre at vi har valgt de rette prosjektene og riktig grep, understreker Midtbø Jensen.

» Vi må være veldig gode til å lytte - og vi må motta kjeft uten å bli sinte

Gode lyttere

Deltagerne får klar beskjed om at de skal trene hverandre opp til å prestere en A. Men de skal også sette samarbeidspartnere sine i stand til å oppnå samme karakter.

– Få andre planleggere i Norge har så mange parter å forholde seg som det vi i Statens vegvesen har. Dere må ha en god dialog med alt fra ordførere og næringslivstopper til pressen og dem som ikke har så lett for å fremme egne interesser. Vi må være veldig gode til å lytte - og vi må motta kjeft uten å bli sinte, sier Midtbø Jensen.

Spisset mål

Midtbø påpeker også at det er viktig å få en god bestilling på planoppgaver der målet er spisset - en kan ikke ta hensyn til alt, noe er viktigere enn andre ting.

– Det er også ofte en enorm kostnadsvekst fra planfasen til kommuneplannivå. Vårt utgangspunkt er at vi skal bruke så lite ressurser som mulig for å løse oppgaven godt nok, og da tenker jeg på alt fra areal til penger, sier Midtbø Jensen.



Bedre planleggere:

Reidun Margreta Instadnes fra Bergen distriktskontor, Egil Sundheim regionvegkontoret i sør og Birgitte Rodum fra Oslo distriktskontor - tre forventningsfulle elever på Planleggerskolen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Bygger ny stamveg på leire

4 km av ny rv. 7 på Ringerike bygges i et kupert ravineområde med leirmasser. Tørrskorpeleire fra skjæringene legges ut som "sandwich-fyllinger" av leire og grus.

Kjell Wold

I bunnen av fyllingene legges det først ut et 30-50 cm lag drenerende grus. Deretter legges det ut 1,4 m tykke lag tørrskorpeleire (7 lag à 20 cm) som etterfølges av et nytt dretnslag av 20 cm grus. Alle lag komprimeres før utlegging av neste lag. Prosessen fortsetter med utlegging av nye 1,6 meter tykke sandwich-lag til en når toppen av fyllinga. Fyllinger lavere enn 3 meter bygges med dretnslag bare i bunnen. Fyllingshøyden i de dypeste dalene er 15-20 meter.

Strengt miljøkrav

Strengt miljøkrav for å hindre skadelige utslipp til elva Sogna gjør at de krevende fyllingsarbeidene kun kan gjøres i tørrværsperioder i sommerhalvåret. Derfor er det lagt opp til at Hæhre Entreprenør AS og byggherre Statens vegvesen må benytte minst to somre på å få den 6,5 km lange rv. 7-strekningen mellom Ramsrud og Kjeldsbergsvingene ferdig til åpning til sommerferien 2012.

Fjerner slam

– Før masseflyttinga starter, fjernes det om lag 20 cm tykke vegetasjonslaget som ligger over leirmassene, sier prosjektleder Tore Gomo i Statens vegvesen. – Deretter legges en "steinstreng" omhyllt av fiberduk i eksisterende bekkeløp i ravinedalene. De skal lede bekkvannet gjennom fyllingene og drenerer ut overskuddsvann fra dretnslagene i fyllingene. Nedenfor fyllingene bygges sedimentasjonsbassenger som skal fjerne erosjonsslam fra skjærings- og fyllingsskråningene. Når fyllingene



Veg på leire: Prosjektleder Tore Gomo i Statens vegvesen på ny rv. 7 Ramsrud-Kjeldsbergsvingene på Ringerike. (Foto: Kjell Wold)

har nådd en viss høyde, legges det stikkrenner til erstatning for de steinstrengene som til da har ledet bekkvannet gjennom fyllingene.

GPS og isotopmåler

Komprimeringsgraden på leirlagene avleses automatisk ved hjelp av radioaktiv isotopmåler (Troxler) som er kalibrert før måling. Kalibrering skjer etter at det tas ut prøver av leira i hver enkelt skjæring som testes i laboratorium for

å bestemme korngradering og vanninnhold. Maskinførerne i bulldoserne som komprimerer fyllingene, kontrollerer riktig høyde og fall ved avlesning på GPS-målere i maskinene. Stabilitet mot ras og utglidning i fyllinger høyere enn 10 meter kontrolleres ved bruk av poretrykkmålere som følger utviklingen i poretrykket.

Flaskehals

Ettersom skjæring og fyllinger

blir ferdige, kles vegskråningene med den avdekte vegetasjonsjorda for å forhindre partikkelavrenning.

– Leira er svært vannømfintlig, og vi er avhengige av mye tøvær i sommersesongen for å få vegen ferdig til planlagt tid, sier Gomo. Mye regn har påført entreprenøren stopp på maskiner og utstyr denne sommeren, men prosjektlederen har likevel tro på at vegen er ferdig om tre år.

FOTOKONKURRANSE MED TEMA "BEDRE BYMILJØ"



Foto: Einar Conrad Moen



Foto: Erik Axel Haagenen



Foto: Reidun Intanes



Foto: John-Ivar Nielsen



Foto: John-Ivar Nielsen

Rekkverket som er rustet for fremtiden



Innovasjon; Den nye E6-par-sellen mellom Kolomoen og Skabereud har nytt rustfarget midtrekkverk i tillegg til mange andre elementer. (Foto: Håkon Aurlien)

Den nye fire-felts E6 som åpnes mellom Kolomoen og Skabereud i Hedmark 1. oktober inneholder mye innovasjon. Iøynefallende elementer er rustrodt rekkverk og stolper, ledelys i stedet for vegbelysning, og et flatere side-terreng.

Håkon Aurlien

– Dette er en veg som går gjennom et landlig område, og vi har hatt en klar ambisjon om å bevare landevegen og å dempe synlighet av og mengden vegutstyr, sier Trond Arne Stensby. Senioringeniøren har i 20 år drevet med vegutforming, med trebruer som spesialområde, og er glad for at E6-utbyggingen har gitt rom for å utvikle et nytt motorvegutseende. Dette er nå forankret i en detaljert utformingsveileder for utbyggingen av E6 fra Gardermoen til Lillehammer.

Kortenstål

Den iøynefallende rekkverksfargen har sammenheng med at kortenstål for første gang i Norge tas i bruk til vegutstyr. Ståltypen har

en unik egenskap best kjent fra kobber, og viktig for langtidsvedlikeholdet: Den rustet bare såpass mye at det dannes et beskyttende lag, og så stanser videre rusting. Maling trengs ikke. Blir overflaten skrapet opp av en bil, reparerer den seg selv.

– Etter noen måneder vil alt ha en mørk rødfarge. Litt uvant kanskje, men resultatet er noe helt annet og dempet enn den blanke overflaten vi har vært vant med på vegutstyr her i landet, sier Stensby.

LED-lys

Som en forsøksordning har Vegdirektoratet gått inn for en forsøksordning der den 12,8 kilometer lange strekningen får

LED-ledelys i stedet for ordinær vegbelysning. Forsøket skal evalueres, men det er stor sannsynlighet for at samme belysning blir tatt i bruk på hele utbyggingsstrekningen.

– Hovedhensikten er redusert strømförbruk, men dette bidrar også til å holde vegen nede i terrenget, sier byggeleder Terje Halbakken.

Forbedring

Også han er varm talsmann for vedvarende forbedring, vel og merke så tidlig at forbedring kan skje uten ombestilling og utgiftsøkninger.

LED-lysene, lys-emitterende dioder med 14 års levetid, står med 40 meters avstand og trekker bare

en watt strøm. Vanlig vegbelysning ville krevd 500 watt per stolpe.

Langs E6 vil ledelysene lyse hvitt, langs avkjøringene gult, men de vil lyse rødt mot den som måtte kjøre mot kjøretretningen fra et kryss.

Samarbeid

– Et tett og positivt samspill med entreprenøren Hæhre AS har gitt oss mulighet til å foreta mye produktutvikling også etter at byggekontrakten ble inngått, sier Halbakken.

På den nye vegen har det blant annet ført til at betongfundamenter for skilt og kummer har samme skrånende toppflate som bakken rundt.

Se den nye brua



Foto: Einar Conrad Moen Wollarmo



Foto: Erik Axel Haagesen



Foto: Einar Conrad Moen Wollarmo



Foto: Einar Conrad Moen Wollarmo



Foto: Solveig Kvame

E6 KOLOMOEN - SKABERUD

Skråstag: Bru-senioringeniør Trond Arne Stensby er godt fornøyd med resultatet. **Brukare:** Under brukarene legges store steinflater pent inntil hverandre av Vigleik Pettersen og (i maskinen) Bjørn Bakerød

Kontrast: Brua er hvit, men alt rekkverk blir kortenrødt.



HEDMARK ■ En fullrigger preger Kolomoen-krysset i Hedmark der rv. 3 tar av E6 mot Elverum. På kilometers avstand løfter hvite master og hvite barduner seg over tretoppene og markerer møtet mellom to viktige stamveger.

Håkon Aurlien (tekst og foto)

Kolomoen-krysset ligger midt i skogen sør for Hamar og der er Kolomoen bru bygget under mottoet "Fullriggeren som går like godt til lands som til vanns".

– Utforming og design er fundert på at vi skal bygge "vegen gjennom Trollskogen". Da er det selvfølgelig helt naturlig at du som trafikant møter et skip fra eventyrverdenen. Brua skal lyse opp og være en milepel på vegen mot Innlandet og Østerdalen, sier E6-prosjektchef Taale Stensby.

– Vi ønsker å markere spesielle steder på den nye E6. Kolomoen er et slikt sted, Dalkrysset et annet, sier han. (Se bilde av Dalkrysset på siste side).

Teknikk og design

Arkitektene Morten Løvseth og Yngve Aartun har jobbet sammen med teknisk ekspertise i en kreativ prosess som har rike tradisjoner i Vegvesenet i Hedmark. Tidligere prosjektleder Jørn Reinsborg var en viktig foregangsmann.

– Det er mange hensyn som skal ivaretas i et bruprojekt. Her har design og teknikk jobbet hånd i hånd for å få til et felles produkt, og det er vi godt fornøyd med, sier Trond Arne Stensby, senioringeniør i bruseksjonen i Statens vegvesen Region øst.

Til himmels

Byggeleder Terje Halbakken gleder seg over resultatet. To hvite stålmaster,

fint beregnede konstruksjoner nøysomlig sveiset sammen på verksted, står 35 meter til himmels og holdes på plass av hvite skråstag langs og over kjørebane.

De ytterste skråstagene i lengderetningen forankrer mastene. De lenger inne holder selve kjørebua opp. To stag på tvers forankrer det hele og konstruksjonen tillater at kjørebua går i en svak bue.

Stabiliteten var ikke på plass før kjørebane var hengt opp. Det pågikk over flere uker i sommer, og i mellomtiden måtte tunge anleggsmaskiner stå parkert som motvekter, knyttet til brua med lange stålvaiere.

Fortsetter

Det siste asfaltdekket og rekkverket står igjen før brua blir tatt i bruk i begynnelsen av neste måned. To av seks anleggsparseller, den nordligste og sydligste, tas nå i bruk, men det er fire år til E6-utvidelsen er ferdig hele veien fra Gardermoen til Kolomoen.

Kolomoen-krysset er foreløpig det nordligste endepunkt. Men Halbakken regner med at det før de fire årene er gått er klart for å fortsette vegutvidelsen videre nordover.

I mellomtiden vil det ha vært bygget flere iøyenfallende vegkonstruksjoner. Minnesundbrua fra 1993 skal bygges ut til fire felt. Syd for Minnesund er det planlagt åtte spektakulære trebruer. Langs Mjøsa pågår detaljering av konstruksjoner som krever tett samarbeid mellom Vegvesenet og Jernbaneverket.

– Det er viktig å ha et bevisst forhold til vegutforming. Og vi må sørge for stadig forbedring, sier byggeleder Terje Halbakken.

Bygger fullrigger

FOTOKONKURRANSE MED TEMA "BEDRE BYMILJØ"



Foto: Solveig Kvame



Foto: John-Ivar Nielsen



Foto: Erik Axel Haagensen



Foto: Reidun Instanes



Foto: Ingvild Kjos

E6 KOLOMOEN - SKABERUD



FAKTA

Skråstagbru med stålfagverk i stag og tårn og spennarmert betong i overbygning/dekke. To akser er fundamentert med stålkjernepeler, en akse har et ballastfundament med ca. 800 kbm betong. Ca 140 tonn stål i stag og fagverk. Tårnhøyde er 31 meter. 460 kvm overbygning/dekke støpt i lettbetong. Betongdekket er 75 meter langt og 13,4 meter bredt hvorav kjørebanelen er 10,5 meter. Spesielle løsninger/kombinasjoner: lettbetong i overbygning, ballastfundament, geometri på stålfagverk og stag.

gger i skogen

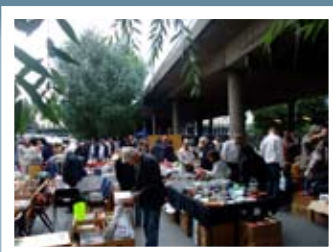


Foto: Solveig Kvame



Foto: Erik Axel Haagenen



Foto: Lars Erik Sira



Foto: Einar Conrad Moen Wollarmo

AKTUELT

**Stor E18-trafikk**

■ ■ Trafikken på nye E18 mellom Langåker i Sandefjord og Bommestad i Larvik er blitt så stor som forventet. Og trafikken på gamle E18 på samme strekning så lav som håpet. I juli 2009 var trafikken i snitt 26.800 biler i døgnet mot 27.400 på gamle E18 i samme måned i fjor. På gamle E18 ved Holms var julitrafikken i år sunket til 3800 biler i døgnet. (Foto: Kjell Wold)

Beredskap avvikles

■ ■ Beltevognberedskapen i Lærdal for høgfjellovergangene E16 Filefjell og rv. 52 Hemsedalsfjellet (bildet) fra forrige vinter blir avviklet kommende vinter.

Den ble for dyr å opprettholde utover prøveåret 2008/2009. Istedet blir det satset på bedre trafikkinformasjon og bedre værprognoser. (Foto: Kjell Wold)

**Ikke deilig i Danmark**

■ ■ I Danmark går hele 44 prosent av ingeniørene som var ferdigutdannet det siste året rett ut i arbeidsløshet, melder danske Ingeniøren.

I august 2008 var tilsvarende tall 25 prosent, mens året før var det 29 prosent av de nyutdannede som sto uten jobb. Det er trolig finanskrisen som er årsaken, melder Ingeniøren.

RIKSSVEG 13 I HARDANGER STENGD ETTER RAS:

Må ta sjøvegen

Når Statens vegvesen stenger rv. 13 med tung sprenging i bratt lende, vankar det tre veker med fjordcruise for skuleelevar og andre trafikantar.

Geir Brekke

– Det er gøyare med båt enn med bussen, seier elevane frå Bu i Hardanger. Dei høyrer til Eidfjord kommune og har skulen sin der. Men kommunen har vore delt i to gjennom tre veker med stengt veg mellom Brimnes og Bu.

Heilt stengt tre veker

Rassikringa omfattar nye bruer og rasvollar. Men framfor alt er det i første byggjesteget snakk om å fjerna det kring 40 meter høge rasfarlege fjellpartiet Høgasteg for å gi trygg tofeltsveg også her. Oppgåva har vore å sprenga ned kring 15.000 kubikk, eller nærare 40.000 tonn stein. I samråd med kommunane blei det til slutt konkludert med at tryggaste måten å få gjort jobben på var å stenga rv. 13 mellom Bu og Brimnes heilt for trafikk døgnet rundt i tre veker.

Valkamp per båt

Det har vore båtskyss for passasjerar mellom Ringøy i Ullensvang og Brimnes i Eidfjord for skuleelevar, dagpendlarar og andre trafikantar dei tre vekene som den anleggsmessige unntakstilstanden har pågått.

Somme har nok måtta leggja om arbeidstida noko som følgje av den

nye reisemåten mellom heim og jobb. Det var nok óg litt feil i vekslinga mellom skulebuss og båt den første veka.

Men ordførar Solfrid Borge (Sp) i Ullensvang seier at båtskyssen stort sett har fungert bra. Ho har sjølv vore brukar av båten, på farten som omreisande stortingskandidat i ei hektisk førvalstid. At mandatet blei berga kan ho vel ikkje nett takka vegstenginga for.

Mykje å sjå

Men for mange har det vore ei ny oppleving å sjå dei vakre hardangerbygdene frå sjøsida mellom Brimnes og Ringøy desse vekene. I tillegg til fjord og fjell har dei reisande fått med seg meir enn mange andre av det pågåande byggjearbeidet på Hardangerbrua mellom Val-lavik og Bu.

Statens vegvesen har óg hatt forsterka ferjesamband mellom Kvanndal og Kinsarvik dei tre vekene vegen har vore stengt.

Oppdølstranda

At Statens vegvesen skipar til båtskyss når vegen må stenge, har fjordfolk vore vande med fleire plassar. I år er det endå større innsats på båtskyss langs Oppdølstranda, så lenge rv. 70 har vore stengt eller kolonnekøyrd. Sjølv om vegen no er open for biltrafikk vil iallfall skuleskyssen følgje båt-ruta. Og tunnelen som skal erstatte dagens rv. 70 på strekningen vil det ta tre år å få bygd.

Medan det på båtskyssen i Hardanger denne hausten har vore mellom 100 og 120 passasjerar dagleg – er talet langs Oppdølstranda kring 300 personar.

Skuletur: Elevane går om bord til ein ny fjordtur mellom skule og heim. (Foto: Geir Brekke)



Mot hamn: Skyssbåten har vore eit mykje nytta tilbod i Hardanger denne hausten. (Foto: Geir Brekke)

FOTOKONKURRANSE MED TEMA "BEDRE BYMILJØ"



Foto: Solveig Kvame



Foto: Erik Axel Haagensen



Foto: Lars Erik Sira

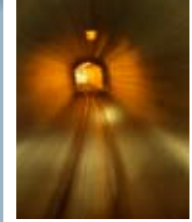


Foto: Hans Petter Hoseth



Foto: Reidun Instanes

Bilbeltejubileum

■ ■ Norsk vegmuseum presenterer denne høsten en utstilling om bilbeltes historie. I år er det 50 år siden trepunktsbeltet ble patentert av bilfabrikanten Volvo. Utstillingen viser hvordan de første bilbelte så ut, og hvordan utviklingen har vært til i dag. I tillegg kan du se utviklingen av barneseter og hvordan holdninger til sikring av barn i bil har endret seg.

Færre sykkelulykker

■ ■ Til tross for at stadig flere bruker sykkel, går antallet trafikkulykker med syklist involvert kraftig nedover, melder Dagsavisen. Omtrent 5 prosent av alle reisende i Norge er syklist. Samtidig viser tall fra Statistisk sentralbyrå en kraftig reduksjon i antallet syklist involvert i trafikkulykker det siste året. I perioden fra januar til juli i

fjor døde åtte syklist i trafikken, mens tilsvarende tall for i år er fem syklist. Antallet skadde syklist gikk fra 367 de første seks månedene i fjor, mens første halvår i år var det 305 skadde. Gjøs nevner langvarig arbeid for trafiksikkerhet, trafikklys og SVVs holdningskampanje som klare årsaker til de lave ulykkestallene.

Utvidet Transnova

■ ■ Transnova utvider støtteordningen fra utbygging av ladepunkt for elbiler til også å omfatte prosjekter som satser på alternativt, miljøvennlig drivstoff. Transnova er Samferdselsdepartementets gulrot til satsing på alternativt og miljøvennlig drivstoff, som en del av klimaforliket. Målet er å redusere CO2-utslipp, og til nå har prosjek-

tet delt ut midler til etablering av ladestasjoner for el-biler. Nå åpner Transnova også for søknader fra andre prosjekter som jobber med alternativt drivstoff.

– Vi er først og fremst ute etter prosjekter som jobber med elektrisitet, hydrogen og biodrivstoff, eller en kombinasjon av disse, sier Eva Solvi, prosjekt koordinatør i Transnova.



Dårlig framdrift: Det er nå sendt brev til kommuner og fylkeskommuner som har fått tilskudd til kollektivtiltak. Grunnen er at framdriften er for dårlig. [Arkivfoto: Knut Opeide]

Kollektivmillioner på bok

Kommuner og fylkeskommuner har de to siste årene fått over hundre millioner kroner i tilskudd fra departementet til tiltak som skal gjøre det enklere å reise kollektivt. Fortsatt står mange millioner ubrukt.

Henriette Erken Busterud

– Det er for dårlig framdrift i prosjektene. Det viser seg for eksempel at bare rundt 10 av fjorårets 52 millioner tilskuddskroner er brukt, mens forutsetningen er at pengene primært skal brukes inneværende år.

Det sier Trine Hagen i Statens vegvesen, som administrerer tilskuddsordningen på vegne av departementet.

Har sendt brev

– Årsaken til at pengene ikke er brukt er blant annet at tilskuddene først tildeles på våren, og anbudsprosesser tar også tid. Dessuten var det i fjor vanskelig å få tak i entre-

prenører på grunn av underkapasitet i markedet. Vi sender nå brev til dem som har fått tilskudd der vi påpeker at det er for dårlig framdrift og at pengene kun er overførbare i to år, sier Hagen.

Tiltakene skal gjøre det enklere å reise med buss og bane - enten du sitter i rullestol eller ruller med deg en trillekoffert og barnevogn.

Tilskuddene er fordelt etter søknader. De skal brukes til infrastruktur, informasjon, opplæring eller planlegging, og det er krav om en egenandel på 25 prosent.

Mest til holdeplasser

Det meste av årets tilskudd går til å ruste opp holdeplasser. Eksempler på andre tiltak er sanntidsinformasjon, signalprioritering og kartlegging av status for universell utforming på ulike steder. De som har fått mest midler er Oslo kommune, Hordaland fylkes-

kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune. De har alle fått midler til utbedring av avstand mellom T-bane og plattform, oppgradering av holdeplasser og sanntidsinformasjon og oppgradering på holdeplasser og i lyskryss.

Kriteriene for tildeling

Hovedmålet for tildelingen er altså at det skal bli enklere å reise kollektivt. Først og fremst i de tre satsingsområdene Nord-Jæren, Trondheimsområdet og strekningen Drammen - Gardermoen. For at midlene skal ha størst mulig effekt, er tiltak i områder med mye trafikk prioritert.

Brukermedvirkning og samarbeid mellom de viktigste bidragsyterne i kollektivtransporten lokalt er også tillagt vekt. Søknadene skal sammenholdes med øvrige investeringer slik at tilskuddene bidrar til å støtte opp under statlige etater og virksomheters innsats for bedre tilgjengelighet.



Foto: Lars Erik Sira

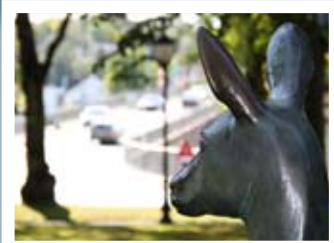


Foto: John-Ivar Nielsen



Foto: Solveig Kvame

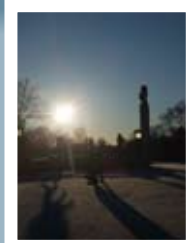


Foto: Solveig Kvame



Foto: Lars Erik Sira

LANDET RUNDT



Når straumen går

BRURAVIK ■ Når det er straubrot i nærområdet til ferjekaien er det planen at strau fra ferja skal forsyne den elektrisk drevne ferjelemmen, slik at ferja kan legge til og gå ifrå kai utan nem-

mande forseinkingar. Men er det kabelbrot i tillegg, får du vanskar, og må tilkalle elektro-entreprenøren for å få ferja frå kai, slik som her i Hardanger. (Foto: Geir Brekke)



Blid på beltekontroll

KRISTIANSAND ■ –De vanligste unnskyldningene er at de glemte beltet eller bare skulle en kort tur. Det forteller Tor-Inge Kostøl (bildet) i Statens vegvesen. Nylig deltok han sammen med kolleger på en stor beltekontroll i og rundt

Kristiansand. Over 11.000 bilster ble kontrollert i Region sør. Bare litt over 200 kjørte uten belte. Og det var Tor-Inge og co ganske fornøyd med. – Inge sure miner, forsikrer han. (Foto: Signe Gunn Myre)



Leverer stein til ny båthavn

TRONDHEIM ■ Trondheim mangler båtplasser, men nå bidrar Statens vegvesen til at det blir bygd en båthavn i Grillstadjæra med plass til 1000 båter. Fra før av er det til sammen 700 båtplasser i kommunen, dermed blir antallet mer enn doblet. Strindheimtunnelen skal drives delvis gjennom fjell, og etter at Statens vegvesen har tatt det de kan bruke til vegbygging, leverer de resten

til Grillstadjæra. Det blir til sammen 600.000 kubikkmeter med stein.

– Dette er en god løsning for oss. Vi har stein vi må bli kvitt, og det er bra at vi nå slipper å kjøre steinen mer enn 2 kilometer før den blir trygt deponert. I tillegg blir den brukt til et formål som er positivt for nærmiljøet, nemlig en småbåthavn, sier prosjektleder Harald Inge Johnsen.



Bjørnsons bru

GAUSDAL ■ Bjørnstjerne Bjørnsons hjem Aulestad i Follebu er under intens restaurering, og neste sommer skal stedet være ferdig til markeringen av 100-årsdagen for

forfatterens død. Nå er Aulestadnavnet også satt på den nye trebrua som i sommer er bygget over Neverådalen like ved gården. Brua er kommet til som del av utbedringen av riksveg

255. Aulestadbrua ble åpnet for trafikk for noen uker siden, men blir 17. oktober sted for markeringen av at hele riksvegprosjektet er ferdig. (Foto: Eli Ramstad)

FOTOKONKURRANSE MED TEMA "BEDRE BYMILJØ"



Foto: Kurt Magne Stormo

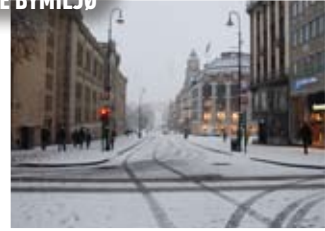


Foto: Steinar Svensbakken



Foto: Anne Mari Norheim



Foto: Solveig Kvame



Foto: Reidun Margrete Instanes



Snart i mål i Maristien

TINN ■ Fjellrensen og sikringen av en om lag 3 kilometer lang strekning av rv. 37 Maristien ved Rjukan er snart ferdig. Entreprenøren Gjerden Fjell-

sikring AS har ryddet den bratte fjellsiden for 4000 kbm fjell og løsmasser og sikret skråningene med nett, gjerder og mellom 500 og 600 bolter.

Resten av jobben med breddeutvidelse av veien tas i 2010, forteller Statens vegvesens byggeleder Trond Solbakken. (Foto: Kjell Wold)



Rasteplass i flere tusen år

ANDELVA ■ Før utvidelsen av E6 på strekningen Dal-Minnesund blir det nå utført arkeologiske undersøkelser i traseen for den nye vegen. Den største undersøkelsen er rett ved rasteplassen ved Andelva. Dette ser ut til å ha vært en populær rasteplass i flere tusen år, for her er det

funnet mange spor fra steinalderen; økser, kniver og jaktredskaper. Anne Margathe Scheffler og Liv Lofthus er to av flere ansatt av Arkeologisk museum i forbindelse med utgravningene i sommer. Her viser de fram et av mange steinalderfunn. (Foto: Håkon Aurlien)



Skjæringsvegen

LINDÅS ■ Nyanlegget på rv. 565 ved Isdalstø er berre 600 meter. Men det er sprengt vekk kring 140.000 kubikk med fjell frå veglina, som går tvers gjennom åsen. Stein frå anlegget er gått med lek-

ter til hamneutbygging på Dokken i Bergen sentrum, i regi av hamnevesenet. Nyanlegget avløser den frykta Isdalsbakken, ein krevjande vinterveg. (Foto: Arnljot Jordal)



20.000 kr til russebusseiere

OSLO ■ Statens vegvesen har trukket ut en av landets 90 godkjente russebiler i 2009 som fikk en pris på 20.000 kroner. Premien gikk til 21 russejenter fra Nordstrand i Oslo med bussen "Infanteriet". Pengepremien ble nylig overrakt på Risløkka trafikkstasjon.

For å delta i loddtrekningen må kjøretøyet gjennomgå en teknisk kontroll og ha mottatt et russeoblat som medbringes kjøretøyet i russe-

tiden. I tillegg må det ikke må være anmerkninger på kjøring eller kjøretøy i perioden.

Konkurransen har vært gjennomført årlig siden 2004 som et ledd i Vegvesenets trafikksikkerhetsarbeid. Bakgrunnen er at mange ulykker i årenes løp har funnet sted under russefeiringen. Kåringen skal bidra til at russeren kjører rundt i godkjente og trafikksikre biler. (Foto: Hans Christian Østrem)



Foto: Lars Erik Sira



Foto: Einar Condrad Moen Wollamo



Foto: Åshild Dragøy

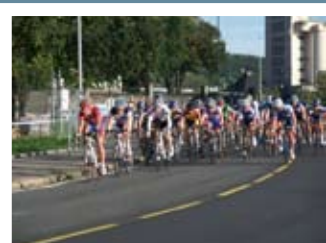


Foto: Solveig Kvame



Foto: Ingvild Kjos

AKTUELT

Vegvesenet mer pop

■ ■ Statens vegvesen har blitt en enda mer attraktiv arbeidsgiver for teknologistudentene.

Det fremkommer i undersøkelsen Universum Student Survey Norge som nylig ble offentliggjort. I fjor kom Statens vegvesen på 28. plass, mens i år har etaten klatret til 24. plass. Totalt 2016 teknologistudentene deltok i undersøkelsen. Resultatene viser at Statens vegvesen tiltrekker seg studenter som i stor grad er opptatt av faktorer som arbeidsgiverens omdømme, grad av samfunnsansvar og mulighet for varierte arbeidsoppgaver. På toppen av listen rangeres StatoilHydro, etterfulgt av Aker Solutions og Sintef.

Spleiser på rundkjøring

■ ■ Snart bygges det en helt ny rundkjøring ved Ligaard i Stjørdal. Den vil koste 34 millioner kroner, og finansieres gjennom et spleiselag mellom Statens vegvesen, Stjørdal kommune og Nord-Trøndelag fylkeskommune. Det var regjeringens tiltakspakke som gjorde det mulig å bygge rundkjøringen, i følge distriktssjef Olav Kåre Fuglem.

- Statens vegvesen meldte inn dette som et mulig tiltak som kunne ha bruk for tiltaksmidler, og fikk til svar at dette var spennende. Derfor dukket det opp 17 millioner kroner til dette prosjektet, sier Fuglem.

Sammen mot ulykker

■ ■ Forsvaret og Statens vegvesen går nå til felles front mot trafikku-lykker. I begynnelsen av september inngikk vegdirektør Terje Moe Gustavsen en samarbeidsavtale med Forsvaret som også har nullvisjonen som sitt mål i trafikksikkerhetsarbeidet. Avtalen skal bidra til militært personell kjører skadefritt. I tillegg til Statens vegvesen, underskrev også Trygg Trafikk og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund samarbeidsavtale med den militære ledelsen. Avtalen skal gi ytterligere kraft til arbeidet med å sørge for at militære kjører skadefritt.

Åpent på vegmuseet

■ ■ Høstferien betyr ikke fridager på Norsk vegmuseum, snarere tvært imot. I uke 40 holdes dørene åpne, og det tilbys en rekke forskjellige aktiviteter. Det er omvisning i trafikksikkerhetssenteret, og det er mulig å prøve rundvelt i bil. Blindheimsvik landhandel (bildet) holder åpen for handel, og en rekke utstillinger er åpne for nysgjerrige. Åpningstiden er mandag til fredag 10.00-15.00, og det er gratis inngang.



Gråsoner: - Det er fint å slippe å operere i en gråsoner med hensyn til aksellast, sier Geir Helge Hansebråten som driver Viking bilberging i Valdres. Kjell Gunder Hilden, brukskontrollør i Oppland distrikt i Statens vegvesen Region øst, mener regelverket for redningsbransjen kan praktiseres entydig. (Foto: Håkon Aurlien)

Tungbilredningen skal bli lettere

Tungbil-bergere trenger ikke lenger å operere i en gråsoner i forhold til aksellastbestemmelsene. For to år siden kom et nytt regelverk som rydder opp. Men det har vært lite kjent i bransjen.

Håkon Aurlien

- Det er flott at Statens vegvesen har laget et regelverk som er tydelig og som kan praktiseres likt, sier Geir Helge Hansebråten som driver Viking bilberging i Valdres.

Orientering

Da landets om lag 250 tungbil-

bergere før sommeren møttes til faglig seminar, ba de Statens vegvesens utekontrollfolk om en orientering om et hittil følsomt område: Hvilke regler gjelder med hensyn til totalvekter når tungkjøretøyer skal redde opp på vegen og fraktes til et verksted?

I bakgrunnen lå det egentlige spørsmålet, basert på en bransjeopfatning om at det ikke går an å drive tungbilredning innenfor reglene: Hvilke regler holder Vegvesenet strengt på, og hvilke kan "strekkes"?

Bombe

Men Kjell Gunder Hilden, inspektør i utekontrollen i vest-Oppland distrikt, var klar:

- Regelverket er greit og er praktiserbart: Det er faktisk fullt mulig å bygge redningsbiler slik at redning og transport skjer på

lovlig måte, sa han.

Foredraget slo ned som en bombe og vakte enorm interesse. En time var avsatt til temaet, men etter fem timer var diskusjonen fortsatt i gang. Andre temaer ble forskjøvet til fordel for noe som engasjerte bransjens folk.

Hverdag

- Vår hverdag har vært preget av å kjøre med "hertet i halsen" når vi har fått tyngre kjøretøyer på vegen igjen og skulle ha dem videre, forteller Geir Helge Hansebråten.

I fjor måtte over 300 tunge kjøretøyer ha hjelp bare fra Hansebråten stasjon. Noen kunne fortsette for egen motor. Mange var såpass skadd at de måtte taes til verksted.

Hard belastning

- Tungbilredning må bli en hard

belastning på vegnettet. Skulle vi følge alle regler, ville vi ikke kunne rydde vegnettet. Det har alle akseptert.

Men så skal vogntoget fraktes videre. Noen ganger er det rett og slett ikke mulig å ta av lasten for tungbilen skal taes videre, og det er da "gråsonen" opptrer, sier han.

Med en tung redningsvogn som trekkvogn for et fullastet vogntog, blir ekvipasjen både lang og tung. Regelverket som kom i 2007 åpner for ekvipasjer på opp til 31 meters lengde og trippelboggilast på 33 tonn på 10-tonns vegnettet, gitt bestemte tekniske forutsetninger.

- Moderne hjul og fjæringssystemer er mye mer skånsomme mot vegkroppen enn tradisjonelle løsninger, forklarer Kjell Gunder Hilden.

FOTOKONKURRANSE MED TEMA "BEDRE BYMILJØ"



Foto: Lars Erik Sira



Foto: John-Ivar Nielsen



Foto: Lars Erik Sira



Foto: Einar Conrad Moen Wollarmo

Undersøker 150 tungbilulykker

Statens vegvesen undersøker om lag 150 ulykker med veltede tungbiler de siste fire-fem årene, for å kartlegge årsaker og vurdere tiltak og eventuelle endringer i dagens regelverk.

Kjell Wold

– Vi ser på alle typer ulykker med tunge kjøretøy som har veltet og ført til personskade, sier leder av seksjonen for transporttilsyn, Siri Engebretsen i Statens vegvesens tilsynsenhet. Hun understreker samtidig sjåførenes og transportfirmaenes klare plikter og ansvar for å påse at kjøretøyet er i forskriftmessig stand, at lasten er forsvarlig sikret og at det kjøres etter forholdene.

Vurderer tiltak

Statens vegvesen vil undersøke alle

sider ved disse tungbilulykkene for å vurdere tiltak en eventuelt kan sette i verk både på kort og lengre sikt.

– Vi skal kartlegge alle forhold rundt tungbilveltene, som veg og føreforhold, fart, sikring av last, bilens beskaffenhet og andre tekniske forhold rundt innfesting av lasten, sier Engebretsen.

Høydebegrensning

Statens vegvesen vil uansett se på om det er nødvendig med regelendringer eller andre tiltak.

– Vi starter umiddelbart med dette arbeidet, sier Siri Engebretsen. Høyden på vogntog kan være en av mange mulige årsaker til veltulykker. Statens vegvesen vil derfor prioritere å se nærmere på om det kan være aktuelt å innføre høydebegrensning. Forslaget til eventuell endring av regelverket sendes ut på høring i løpet av høsten. Analyser av ulykker vil kunne gi indikasjoner på hvilke øvrige tiltak som kan være aktuelle.

– Krokløftekasser utsatt

Lastebiler med såkalte krokløfterkasser er spesielt utsatt for veltulykker fordi det er mye slurv med vedlikehold og etter-syn samt en del dårlige låsemekanismer.

Kjell Wold

Det mener seksjonsleder i Statens vegvesen, Tore Braaten. Han har selv vært ute og sett på flere slike ulykker de seneste årene og har sett en del slitt og dårlig utstyr. Samtlige uhell har ført til stengt veg – og mye opprydding. Takket være lykkelige tilfældigheter har ikke disse havariene ført til alvorlige ulykker.

Låsekroker

Lastebiler med krokløfteutstyr frakter flak, åpne kasser eller containere med svært variert innhold. Det finnes også forskjellige former for teknisk utstyr som er utviklet rundt samme løsning. Enhetene løftes på plass på lastebil med en hydraulisk manøvrert krok og står på en bærame hvor enhetenes bunnskinner

festes med spesielle låsekroker. For-delen ved denne utstyrskombinasjonen er mange og bruksomfanget økende. De fins i utallige størrelser og varianter, men felles for alle er at det er utstyrt med bunnskinner og feste for krok som er tilpasset tilsvarende løftekrok og festeramme med låsemekanisme på kjøretøyet.

Røff behandling

Kassene blir ofte utsatt for røff behandling både ved lasting og losing. På byggeplass eller avfallsterminal blir de ofte flyttet av gravemaskin eller hjullaster. Underlaget er ofte ujevnt – og med oppstikkende stein. Det kan derfor lett oppstå skader på bunnskinnene som gjør at låsekrokene på bærame på lastebilen ikke får skikkelig tak. Ved kjøring i kurver og vegkryss blir i noen tilfelle sidekreftene så store at det dårlige festet glipper, kasse eller container forskyver seg, og venter sammen med bil eller tilhenger som den er lastet på.

Braaten er også klar på at det etter hvert som bestanden av ”slitne” krokløftekasser øker, må det forventes flere uhell og ulykker med denne type utstyr hvis ikke ettersyn og vedlikehold av containere, bærame og låser blir bedre.

Velkommen inn i fortiden



Gulvene er vasket og dukene lagt på bordet. Kopper og fat fyller skapene på kjøkkenet. Det er klart for besøk.

Av Lisa Sundstrøm

Det er slik vi føler det når vi kommer inn i oppsynsboligen på Hatteng i Troms.

Lørdag 19. september ble den gamle oppsynsboligen markert som kulturminneobjekt i forbindelse med Kulturminneåret 2009.

I hylla står bøkene. Spiskammerset er fylt med kakebokser og kjøkkenutstyr. Og i kjelleren står syltetøykrukkene – fylt til randen av alskens bær. Alt slik det gjorde for 50 år siden. Oppsynsboligen er et unikt møte med fortiden.

Her levde familien Kristiansen i flere tiår – i en kombinasjon av familie- og arbeidsliv. Ole Kristiansen (1888-1973) var oppsynsmann i vegvesenet, og familien bodde i huset fram til 1980-tallet. Huset var i bruk som oppsynsbolig til 1959.

Nå er boligen i bruk igjen – som kulturminne. I 2007 ble hovedhuset med to uthus fredet av Riksantikvaren.

Boligen ble opprinnelig oppført på Elvevoll i Storfjord i 1928, men fulgte vegbygginga i området og ble flyttet til Hatteng i 1939.

Bygningen er typisk for byggeskikken i Norge på den tiden. Hovedhuset, der familien bodde, er bevart med inventar fra 50-tallet. Det opprinnelige ble ødelagt under andre verdenskrig. Ca 1200 gjenstander er dokumentert og merket.



Foto: Lars Erik Sira



Foto: Einar Conrad Moen Wollarmo



Foto: Lars Erik Sira



Foto: Skofterud



Foto: Einar Conrad Moen Wollarmo

FOTOKONKURRANSE

...og vinneren er



[Foto: Anne Mari Norheim]

Anne Mari Norheim på Tek-T i Trondheim vant Vegvesenets fotokonkurranse "Bedre byklima". Premien er en Brompton folde-sykkel.

Gry Watn

– Det er veldig artig å vinne, sier en overrasket Norheim selv. – Jeg trodde ikke det bildet kom til å vinne, men er selvfølgelig veldig glad for det, fortsetter den ivrige fotografen.

Vinnerbildet er fra Gamle bybrua i Trondheim, og Norheim hadde tatt turen dit nettopp for å få et fint bilde fra brua.

Andrelassen gikk til Reidun Margreta Instanes fra Region vest, og på en god tredje kom Steinar Svensbakken fra øst.

– Fotokonkurransen er en måte å skape oppmerksomhet rundt temaet byklima og bærekraftige transportformer, opplyser Guro Berge, prosjektleder for Miljøvennlig transport og medkoordinatør for Europeisk mobilitetsuke.

– Vinnerbildet oppfylte alle intensjonene vi hadde med konkurransen, fortsetter Berge.

– Bildet viser ulike aspekter ved et miljøvennlig bymiljø. Bildet viser et harmonisk bylandskap med bygninger, vann og

grønt. I forgrunnen har vi far og barn på sykkelen. De tar en pause og nyter begge utsikten fra bybrua. Nede i venstre hjørne ser vi mennesker som sitter ved elven. Bildekomposisjonen er bra, og det er en veldig klar silhuett av de to på sykkelen mot byen i bakgrunnen. I tillegg er det sosialiseringen til miljøvennlig transport av nye generasjoner, det er jo framtidens generasjoner vi må satse på.

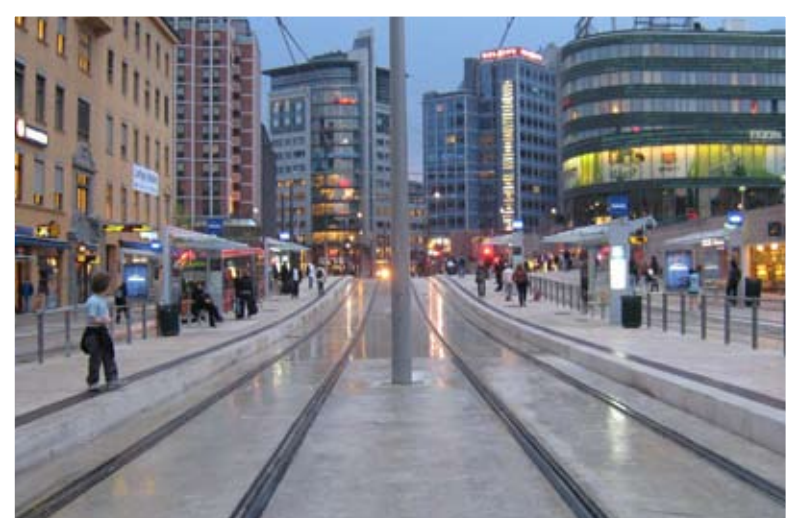
Berge er veldig fornøyd med oppslutningen rundt fotokon-

kurransen. – Det var veldig mange fine bilder som kom inn, og beslutningen var vanskelig, forteller hun.

Vinnerbildet ble offentliggjort i forbindelse med Europeisk mobilitetsuke og Bilfri dag tirsdag 22. september. Juryen besto av vegdirektør Terje Moe Gustavsen, fungerende kommunikasjonsdirektør Bjarte Skaugset, fotograf Knut Opeide, prosjektleder Guro Berge og kommunikasjonsrådgiver Bente Tovik.



2. plass Jentene viser at byrom kan tas i bruk av ulike mennesker på sine forskjellige måter. Plassen er tidligere en parkeringsplass. (Foto: Reidun Instanes)



3. plass Storbystemning. Bildet viser at et kollektivtransportanlegg i en storby kan være stemningsfullt og vakkert. (Foto: Steinar Svensbakken)

Dekkvalg – nok en gang

■ Det er august og ny dekkseong nærmer seg. Snart har vi novembermorgenen med 3 plussgrader, oppklaring etter fuktig natt og faren for overraskende is i svingen. Da blir plutselig kvaliteten på dekkene avgjørende om du opplever den uhyggelige følelsen av å miste kontrollen eller ikke. Farten bestemmes av det du ser. Asfalten er svart. Den tynne ishinna ser du ikke. Bilen foran har kanskje nye piggdekk. Hva bør en slik situasjon bety i forhold til det du har opplevd på vegene i sommer? Når er det virkelig viktig å ha gode dekk?

■ Snart får vi presentert råd fra NAF sine tester av de nyeste vinterdekkene. Erfaringer fra årets sommersesong pleier de ikke nevne med et ord.

■ De fleste vinterdekk holder omlag 40.000 km. Med gjennomsnittlig kjørelengde og kjørestil varer vinterdekkene over 5 år. For de som kjører lite blir de ofte 7-8 år. Av økonomiske årsaker fristes de fleste til å bruke dem lengst mulig. Det er jo mye mønster igjen – det går sikkert bra. Jeg er jo en god sjåfør? At dekkene kanskje er 6 år gamle, at gummien har begynt å stivne, er det lite fokus på.

■ Dette dilemmaet står mange oppe i hver høst, mye grunnet NAF sine hardnakkede påstander om at brukte vinterdekk ikke er brukbare på sommerføre. NAF har en dominerende posisjon her i landet i vurdering av dekk. Men de tester altså kun nye dekk. De har ingen data for slitte dekk. I 80 prosent av dekkets levetid er det slitt! Mennesket

er på topp i 25-årsalderen. En tredjedel ut i livet. Det gjelder ikke bildekk! Men testene gjøres kun når det er nytt. Nye piggfrie vinterdekk er selvsagt dårligere på sommerføre enn nye sommerdekk. Men hvordan reagerer et tre år gammelt vinterdekk på sommerføre sammenliknet med et tilsvarende halvslitt sommerdekk?

■ Min innledning prøver å sette fokus på en av de mange andre situasjonene en bileier må ta hensyn til i sitt dekkvalg. Hva med overgangsperiodene? Klimatrenden er jo en forlenget sommerdekkseong langt inn mot jul. Kanskje over i januar her vestpå. Et seks år gammelt sommerdekk, to millimeter mønster, tre plussgrader og familiebesøk 2. juledag. Dette er "hverdagen". Hva med den siste

vintersesongen med seks år gamle dekk med stiv gummi og tre millimeter mønster? Svært mange tar seg jo ikke råd til å kaste vinterdekk med 4-5 millimeter mønster. Det er jo fullt lovlig å kjøre med dem. Reglene setter ingen grense på alder.

■ For meg er det et avgjørende moment at vintersesongen byr på mange flere uforutsigbare utfordringer enn sommerføre. Utenom vannplaning er jo sommeren forutsigbar. Vinterstid kan det være nærmest umulig å oppdage den usynlige ishinna i svingen i skyggen. Privatseringen av strøing og salting har neppe redusert risikoen for slike overraskelser.

■ Jeg syns det er mye viktigere å ha ferske vinterdekk som kan bety sikkerhetsreserver i de mange situa-

sjonene som oppleves vinterstid, enn å tyne "rally-egenskaper" ut av topp-dekkene fra sommertesten til NAF. Mine vinterdekk er aldri over tre år gamle, og minimum fem millimeter mønster. Til våren skal jeg la dem sitte på, og bruke dem videre som sommerdekk. Mine erfaringer tilsier at et fem år gammelt vinterdekk med tre mm mønster er godt nok på norsk sommerføre, med en nøktern kjørestil.

■ NAF sine tester dekker bare en del av dette. Her trengs det mer testing og kunnskap. Vårt sektoransvar innen sikkerhet tilsier tiltak fra vår side. Om ikke NAF har råd, så får vi i vegetaten gjøre det. Kompetansen har vi.

Sigmund Riis, Bergen

Ny E-18 Langåker Bommestad

■ Den nye E18, firefelts motorveg, med ÅDT noe over 23000, og vel 8 km lang, mellom Langåker og Bommestad, åpnet 22. juni 2009 er en nytelse å kjøre i forhold til den gamle vegen som nå er nedklassifisert til fylkesveg. Vi kan også forvente at ulykkesfrekvensen vil synke med over 90 prosent i likhet med det som har vært tilfelle med de nye firefelts vegene som har vært åpnet tidligere på E18 Vestfold.

■ Tidligere var det mange påkjørsler av elg, rådyr og annet vilt som krysser vegen. For å stoppe dette er det satt opp et effektivt viltgjerde med passasje for vilt over tunnelene eller under de største bruene. Vegen er skiltet med tillatt hastighet 100 km/t. Jeg hadde håpet på 110 km/t slik vi ble forespeilet for noen år siden. Hvorfor ikke sette hastigheten til 130 km/t slik de gjør ellers i Europa?

■ Det er blitt fortalt meg at grunnen til at hastigheten ikke er økt til over 100 km/t er at vestfoldingen da får for kort kjøretid til Oslo i forhold til togene. Bensinforbruket på min bil er ca 40 prosent mindre per km på en motorvei med 120 km/t en ved kjøring i Tønsbergområdet og på Nøtterøy.

■ Det er imidlertid et par saker på det den nye vegen med tilknytninger som burde vært annerledes. Den store rundkjøringen ved Bommestad er ikke helt god å kjøre i. Ved bygging av slike rundkjøringer har vi mye å lære av svenskene. Alle kryssene inn mot E18 burde vært trompetkryss. Dette er sikrere kryss som også er mye enklere å kjøre enn det som bygges i dag. For meg ser det ut som om veien har et par geometriske feil. De største er inn mot fjelltunnelene i begge retninger. Veien er bygd med en bredde på 11 meter, mens fjelltunnelene er bygd med en bredde på 9,5 meter. Hvorfor har vi igjen bygd fjelltunneler med ruseinnganger? Slike tunneler har vi alt for mange av i Norge fra før.

■ Når skal vi bli voksne? I Sverige ville tilsvarende tunneler vært bygd med minst 12 meters bredde, (kanskje 14) etter det jeg har fått opplyst av de svenske vegmyndighetene. De støpte miljøtunnelene har samme bredde som vegen mens fjelltunnelene er 1,5 meter smalere? Hvorfor er det forskjell på fjelltunneler og miljøtunneler? Prisen har i alle fall minimal betydning.

■ Hvorfor skal en slik veg være bomfinansiert? Er dette for å få spredd lokaltrafikken utover et stort mulig område, for deretter å bygge en serie dyre trafikkhumper med skilt, for å redusere hastigheten til 40 km/t?

■ En veg lik den nye E18 vil på grunn av spart tid for nytte/tjenestekjøring få en samfunnsmessig nedbetalingstid på ca 4 år. Kommunikasjonsminister Rosengren i Sverige sa på et møte jeg var på i Gøteborg at bompenger var en parasitt på vegnettet som Sverige ikke hadde råd til å anvende. Han sa også at Sverige som land tjente mer i renter per krone nedlagt i vegnettet enn det Norge fikk i renter per kr i oljefondet.

■ Hvorfor ikke bruke oljefondet til framtidsrettede formål med størst mulig gevinst for landet? Vi ville da enkelt kunne bygge 30 til 50 mil med trafikksikker motorveg hvert år.

Med hilsen
Audun Nordbotten

Fri ferdsel på norske veier?

■ Hågen T Ljøgodt fra Datatilsynet har i vegen og vi flere interessante synspunkter på muligheter for å ferdes sporfritt på norske veier. Han påpeker, helt riktig, at det ved bruk utstyr for automatisk trafikkontroll blir registrert personopplysninger. Den eneste grunn til at vi bruker ATK i Norge er at det er et meget godt trafikksikkerhetstiltak. Effektene er meget godt dokumentert.

■ Spesielt trekker Ljøgodt frem streknings-ATK, der det også tas bilde av sjåfører som passerer med lovlig fart. Det sies i artikkelen at det samles "personopplysninger" om disse, men det er nok noe som kan diskuteres. Det er riktig at det tas bilder av alle. Disse bildene lagres kun på bildefilen. Når bilen har passert den andre fotoboksen med lovlig fart slettes all informasjon ut for alltid.

■ Det kan i denne forbindelse være interessant å være klar over hvorfor det tas bilder av føreren. De fleste land som bruker ATK tar kun bilde av registreringsnummeret. Det er da bileierens ansvar å opplyse om hvem som har vært fører da bildet ble tatt. Dette gjøres også i land som har prikkbelastning. I Norge har en ønsket å kunne

vis hvem som faktisk har ført bilen og har ment at dette gir den beste sikkerhetsmessige effekten. Dersom det ikke gjøres slik, vil en bileier kunne "kjøpe og selge" prikker, og fordele forelegg og eventuell straff. Vi har ment at vår måte å gjøre det på gir stor rettssikkerhet og best trafikksikkerhetseffekt.

■ Når det gjelder streknings-ATK har vi fra Statens vegvesens side faktisk ikke behov for bilde av førere som passerer den første boksen i lovlig fart. Vi sammenligner registreringsnumrene og har bare behov for bilde av førere som har passert strekningen med for høy fart. Det første bildet tas bare for å forsikre oss om at førere ikke har byttet plass under veis.

■ Utover dette vil jeg bare legge til at vi har hatt et meget godt samarbeid med Datatilsynet under utviklingen av steknings-ATK. Vi har også hele tiden forstått de motforestillinger som er fremmet. Vi har derfor også lagt stort arbeid i å tilfredsstille de krav og ønsker som Datatilsynet har hatt, og vi mener at vi har kommet frem til en ordning som kan aksepteres.

Finn Harald Amundsen



AKTUELT

God stemning under 0-VM i Stavanger

■ ■ I helgen gikk vegmesterskapet i orientering av stabelen i Stavanger og omegn. Hele 110 deltakere var med, og løypene var satt opp for nybegynnere så vel som eksperter.

Fredag var det individuelle løp i Sørmarka i Stavanger, mens det på lørdagen var stafett i Melsheia i Sandnes. Det var flott vær og fine forhold begge dagene.

– Dette var moro. Jeg har vært med på dette i mange år nå, og det er godt å se mange nye løpere i år, sier Bjørn Alsaker, vinner av klassen Herrer 55.

Arrangøren hadde annonsert muligheten for å dra til Prekestolen på søndagen, og mange valgte å benytte seg av dette tilbudet.

– Vi er veldig fornøyde med arrangementet gjennom hele helgen. Jeg har fått mange gode tilbakemeldinger, og det er alltid hyggelig, sier Lisa Garpe, leder for arrangementskomiteén.



Storkontroll av kjøre- og hviletid

■ ■ Statens vegvesen gjennomfører i uke 39 et stort antall kjøre- og hviletidskontroller over hele landet som et ledd i Stopp og sov-kampanjen.

92 prosent av tungbilførere kontrollert av Statens vegvesen så langt i år har godkjent hvile per døgn, mens 93 prosent av de kontrollerte hadde godkjent antall timer bak rattet per dag.

Overholdelse av kjøre- og hviletidsreglene er ikke en garanti for å holde seg våken bak rattet, men det er en tydelig sammenheng mellom brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene og sjåfører som sovner bak rattet, viser tall fra TØI. 24 timer uten søvn tilsvarer én i promille.

Fredspipe om høg fjellsvegar

– Reiseliv, politikere og Statens vegvesen fekk godt fram utfordringane ved sikker vinterdrift av høg fjellsvegane, sa regionvegsjef Andreas Setsaa etter fredsmøtet i Gol i førre veke.

Kjell Wold

Før møtet slapp statsråd Liv Signe Navarsete lufta ut av ballongen ved å forsikre om at fjellovergangane mellom aust og vest vert halden opne så langt som råd ut frå trafikanter tryggleik.

– Eg vil at Statens vegvesen gjer det dei kan for å halde riksveg 52 over Hemsedalsfjellet og andre fjellovergangar opne og at etaten er klar på at når vèrtilhøva tillet det og tryggleiken dermed er tilfredsstillande, så vil man tilby kolonnekøyring over Hemsedalsfjellet for både personbilar og tunge kjøretøy.

Det sa Navarsete i svaret til stortingsrepresentanten Trond Helleland (H) etter at han tok spørsmålet opp i spørretimen i Stortinget.

God informasjon

Statsråden presiserer òg at kolonnekøyring for tungbilar berre er aktuelt når vèrsituasjonen er slik at det er risiko for at personbilar vil få problem. At ein under vèrforhold som ikkje tillet kolonne-

køyring med lette bilar likevel tilbyr kolonnekøyring for tungbilar, er i seg sjølv positivt, meiner statsråden.

Eit slikt tiltak går ikkje ut over personbilstane, samtidig som det gjev næringslivet høve til å nå fram med sine transportar.

Alle fjellovergangar

På Golmøtet understreka Statens vegvesen elles prinsippet om full ressursinnsats på alle fjellovergangar for å halde desse opne så langt det er forsvarleg ut frå tryggleiken til trafikantane.

Frå 2007 ble talet på bilar og personar som kan vere med i ei kolonne strengare regulert. Det har medført at kapasiteten har blitt redusert samtidig som trafikken over E16 (Filefjell) og riksveg 52

(Hemsedalsfjellet) har auka sterkt sidan Lærdalstunnelen opna. Reiselivet òg politikarane i Hallingdal var og nøgd med at Statens vegvesen no arbeider for betre informasjon.

Valfridom

– Det var eit godt møte der vi fekk synt dei utfordringane vi står overfor og at god informasjon er eit sær viktig instrument for å gi bilistane valfridom til sjølv å velje beste reiserute over høg fjellet, sa regionvegsjef Andreas Setsaa.

– Vi hadde ein god dialog på møtet og fekk tydeleg fram vårt hovudbodskap, sa fylkessjef Nils Magne Slinde i Sogn og Fjordane etter møtet. Distriktssjef i Øvre Buskerud Erik Furuseth var òg nøgd med møtet.



Samde: F.v. seksjonsleiar Lars Øyre, ordførar Oddvar Grøthe, distriktssjef Eivind Yttri, distriktssjef Erik Furuseth, seksjonsleiar Knut Erik Skogen, påtroppande fylkessjef i Sogn og Fjordane, Nils Magne Slinde og regionvegsjef Andreas Setsaa var nøgde med fredsmøtet på Gol. (Foto: Kjell Wold)

Nyttig tunneløvelse

Brann- og ulykkesøvelsen i Nestunnelen på E16 i Hole i Buskerud tidligere i september førte til at sviakt i varslingsrutinene ble oppdaget og rettet opp.

Kjell Wold

Alt det tekniske utstyret i Nestunnelen virket ellers som det skulle under øvelsen.

– Selv om varslingsrutinene denne gangen ikke fungerte helt etter boka, var det likevel en svært lærerik og nyttig øvelse som illustrerte en alvorlig trafikkulykke mel-

lom buss og personbil med påfølgende bilbrann, sier tunnelkoordinatør Hans Olav Lien i Statens vegvesen. Han registrerte med tilfredshet at brannslukkingen og selve evakueringen av skadde og drepte gikk som det skulle. Også det tekniske utstyret i vegtunnelen som vifter, nødtelefoner og signaler virket som de skulle, selv om øvelsen kom noe forsinket i gang som følge av sambandsproblemer til brannvesenet

Tunneløvelse: Alle redningsetatene deltok på brann- og ulykkesøvelsen i E16 Nestunnelen i Buskerud. (Foto: Kjell Wold)



TETT PÅ

NAVN: Mark Steffen Berger ■ ALDER: 42 ■ STILLING: Redaktør i Vegen og vi ■ BOSTED: Oslo ■ SIVILSTATUS: Gift, to barn ■ AKTUELL SOM: Ny redaktør i Vegen og vi

Føler meg privilegert

Mark Berger har vært redaktør i Vegen og vi i to uker. Han har verken rukket å bli varm i trøya eller å få kalde føtter, men er veldig ivrig etter å komme i gang.

Henriette Erken Busterud

Du tror det ikke før du får høre det. Noe så sjeldent som en stillferdig bergenser har satt seg ned i redaktørstolen til Vegen og vi. En kan nesten bli litt mistenksom - er det ulv i färeklær? Skinnen bedrar? Men, nei da, det virker ekte. Berger fra Bergen er rett og slett lavmælt. Men det betyr ikke han ikke har høye ambisjoner og er bevisst på hva han vil legge prestisje i.

Privilegert

Journalistutdanningen tok han i Volda. Deretter jobbet han som reporter og nyhetsleder i Bergensavisen i syv år. Så startet han i Dagbladet der han også ble i syv år. Han var også kort innom Magasinet før han jobbet ett år som kommunikasjonsrådgiver.

Nå har han altså hoppet tilbake til avis igjen. –Å få være med å redigere og påvirke Vegen og vi var et tilbud jeg ikke kunne si nei til. Jeg føler meg utrolig privilegert som får jobbe med en avis med så dedikerte lesere og medarbeidere. I et medielandskap som mer og mer minner om en ørken, føler jeg at jeg nå har kommet til en oase.

Vegen og vi kjenner han til både fra Dagbladet og Bergensavisen siden avisen dumper ned i de fleste av landets redaksjoner. Som allmennreporter har han også vært innom samferdsel, men innrømmer at han har mye å lære.

Ambisjoner

Hva slags ambisjoner har du for Vegen og vi?

– Jeg vil først og fremst bygge videre på det produktet som ligger her. Avisen er veldig bra og har reportere med veldig god innsikt. Jeg vil at Vegen og vi skal reflektere mangfoldet i etaten, som en dynamisk og kunnskapsbasert etat. Formatet vil jeg diskutere med redaksjonen, men jeg mener bestemt at avisen er moden for redesign. Ellers synes jeg takhøyden i avisen er ganske bra i forhold til andre bedriftsaviser, (uten at det betyr at den ikke kan løftes en meter eller to?..)

Tabloid et honnørord

Berger er naturlig nok opptatt av språk.

– Det er lett at vi journalister blir fanget i fagspråket. Men vår oppgave er å skrive forståelig - det er mange lesere av avisen som ikke er fageksperter, og språket er den viktigste enkeltfaktoren for å få gjennomslagskraft. Derfor må journalistfaget respekteres på link linje med andre fag, understreker Berger.

”Tabloid” synes han er et honnørord.

– Det betyr jo egentlig å gjøre kompliserte ting tilgjengelig for en bredere gruppe på en intelligent måte.

Overrasket

Før han startet i etaten tenkte han på asfalt og trafikk når han hørte om Statens vegvesen.

– Jeg har skjont at det er utrolig mye vi driver med. Jeg er særlig overrasket over at Statens vegvesen er en så viktig kulturbygger og kulturinstitusjon i Norge. Ta bare de nasjonale turistvegene som er enormt som nasjonal identitetsbygger. Ting jeg har tatt for gitt på utsiden, men som slett ikke er en selvfølge.

Smak av Italia

Berger har også mellomfag i fransk, men er rask til å melde at han er bedre i italiensk. Han er nemlig lykkelig eier av et lite hus på grensen til Toscana. Når det er ferie, vader han i vin og olje. På den lille eiendommen er det både drueranker og oliventrær, og han er selvberget på vin og olje som han lager sjøl. Og 2500 liter vin og 120 liter olje burde jo holde til ett års forbruk.

Sykkel

Som hos de fleste andre fra byen blant de syv fjell, står hans hjerte i Brann. I tillegg til å være passiv fotballfan har han nå også blitt aktiv syklist: Berger er med i Birkenbanden. Som han selv sier: Man leker ikke 40-års-krise! I høst trakk han for første gang de 9 milene med stål i ben og tærmer. Om det ikke ble merke, så ga det mersmak. Men før han trækker til i birken på nytt skal han trykke ... utgaver av Vegen og vi.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Det er mange årsaker. Men holdninger er et viktig stikkord.

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

Å erkjenne at vi er til publikum, og ikke omvendt er et godt utgangspunkt. Et utgangspunktet jeg håper de fleste i etaten har.

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

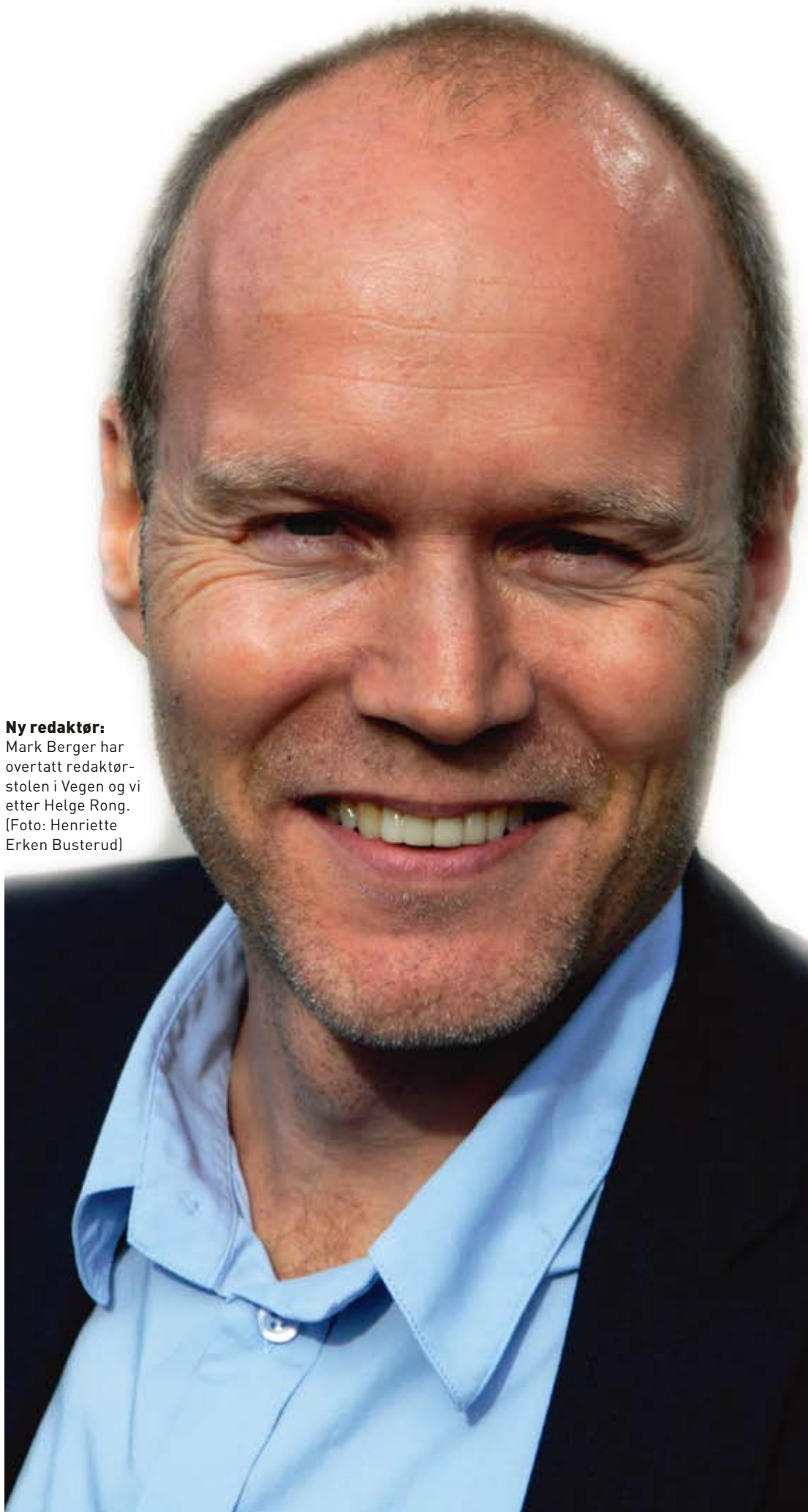
Jobbet alt jeg kunne for å fortsette en dag til.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Tatt en seriøs kikk på planer om lyntog til Bergen.

Ny redaktør:

Mark Berger har overtatt redaktørstolen i Vegen og vi etter Helge Rong. (Foto: Henriette Erken Busterud)



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 viser bru over Hjelledøla på Hjelle i Oppstryn, Stryn kommune. Det var rv. 15 som gikk langs venstre side av elva, men den er nå lagt om i tunnel utenom Hjelle, forteller blant andre Torunn Fladsrud fra Lillehammer.



LØST OG FAST



Stedet

Namnet på ein gard innerst i Vestfjorddalen noen få kilometer vest for Rjukan i Tinn kommune i Telemark. Dei gamle gardshusa blei rivne da industrien kom til staden. Namnet er forklart med det norrøne hokjønnsordet vå, ei side-

form av vrå og betyr krok, hjørne, avsides stad. Våer er ubestemt form fleirtal og tyder ein stad eller gard som ligg avsides og vanskelig til, ein krok eller avkrok, fortel Ragnar Dybdal ved Tinn Musum. (Foto: Kjell Wold)



Foran det hvite hus

I serien "Der Vegen og vi leses kan" er vi nå kommet til Washington D.C. og den hyggelige plassen foran det hvite hus der ansatte og andre kan nyte sin favorittavis. Vi

har tidligere gjengitt bilder av avislesing på eksotiske steder som en fjelltopp i Canada og en strand i Thailand. Hvem vet hva som kan dukke opp. (Foto: Håkon Aurlien)

HVA SKJER?

21.-25. SEPT./STOCKHOLM
■ ITS World Congress 09

5.-8. OKT./TRONDHEIM
■ Teknologidagene

13. OKT./OSLO
■ Framleggelse av statsbudsjett

15.-16. OKT./KYPROS
■ CEDR Governing Board

20. OKT./NAMSOS
■ Vegåpning

26. OKT./OSLO
■ Norveg-konferansen 09

1. NOV./OSLO
■ Klimakur 2020 hovedrapport overrekkes Miljøverndepartementet

9. NOV.
■ Vegåpning rv. 5

11.-13. NOV./GUATEMALA
■ TREMTI 2009, 3. International Symposium on Treatment and Recycling of Materials for Transport Infrastructure, Antigua, Guatemala

15. NOV./SARPSBORG
■ KIRKE
■ Minnemarkering for trafikkofre i Østfold

26. NOV.
■ Fjellspregningsdagen

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

HER OM DAGEN



En av landets største og mest spektakulære rundkjøringer er under bygging på E6 nord for Gardermoen. Det kommende Dalkrysset blir et landemerke, utformes som en 50 meter stor rundkjøring over E6, og vil bli et av de viktigste kryssene mellom Gardermoen og Kolomoen der rv. 3 tar av. (Foto: Håkon Aurlien)

UNORMALER 106



Det er ulovlig å krysse en heltrukket gul linje, men bortvisning fra E6 er en streng reaksjon.

Den unormale jury har hatt skiltet til vurdering og er etter befarig kommet til at skiltet er en unormal, og at det er satt opp slik at det oppfattes av feil personer.

Når en veg skal bygges om, og både gammel og ny veg er et anleggsområde med omkjøringer, midlertidighet og et salig rot, er det en krevende oppgave for Vegvesenets anleggsledelse å sikre at arbeidet skjer uten uhell og ulykker. Juryen går ut ifra at skiltet er henvendt til entreprenørenes tilsatte og berømmer anleggsledelsen for tiltaket.

Juryen peker dog på at det ikke er tillatt å bruke offentlige skilt for å rette et budskap til anleggsarbeiderne.

Juryen viser til vegtrafikklovens paragraf 5 der det heter at "enhver skal være oppmerksom på offentlige trafikkskilt, signal eller oppmerking og skal rette seg etter de forbud og påbud som gis på denne måte".

– Vegfarende skal rette seg etter ethvert offentlig skilt de ser på sin ferd. Derfor skal privatrettslige skilt ikke utformes slik at de kan forveksles med offentlige skilt, påpeker juryen. (Foto: Håkon Aurlien)

Streng justis

Dette forbudsskiltet er å se flere steder langs E6 i Akershus og Hedmark der vegen er under ombygging til fire felts veg med midtdeler. I anleggsperioden er vegen å regne som anleggsområde.

Trafikanter vil med rette kunne stusse over den strenge justisen som kunngjøres på underskiltet.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Vegvesenfolk er våre beste kilder

– Uten trofast og pålitelig oppfølging fra Vegvesenets folk hadde vi aldri kunnet klare å informere lytterne så godt om veg- og vegtrafikkforholdene. Vi

stoler fullt og helt på hovedkildene våre, forteller Ola Johnsrud og Bjørn Ausjen Johannessen i "Midt i trafikken".