



Statens vegvesen

Vegen og vi

Nr. 1/10 • 28. januar • 9. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYE
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

PERSONAL:

How gudd is your english? Internasjonal stab holder engelsk-kurs.

SIDE 10-11

TRAFIKKSIKKERHET:

De fleste sykkelulykkene skjer i kryss, viser dybdeundersøkelse.

SIDE 18

UTBYGGING:

100-års-tunneler er dyrere å bygge, men trenger mindre vedlikehold.

SIDE 19

Vegens røykelov

LEDER SIDE 2



Nytt antrekk

SIDE 20-21

NY NETTPORTAL: Skal bli trafik- kens yr.no

SIDE 5



Åge til Kultur- dagene

SIDE 12

HAMMERFEST:

Mykje lys og (fjern) varme

SIDE 8

214 BLE DREPT I TRAFIKKEN I FJOR:

”For å komme videre må en ty til skarpere lut”

EKSPERTER OM TRAFIKKDØDEN: Målet er at tallet på drepte skal reduseres til rundt 150 innen 2020. Vegen og vi har spurt en rekke eksperter om hvordan vi skal klare det. Lasse Fridstrøm ved TØI er en av dem som mener både velgere og politikere må tåle skarpere lut om vi skal nå målet.

SIDE 6-7

DUELLERER FOR OG MOT PIGGDEKK:

Fester grep om argumentene

Pigg eller ikke? Rallyførerne Tommy Rustad (t.v.) og Eyvind Brynildsen møtes til duell. Den ene har piggene ute, den andre pigger av.

SIDE 13



DAGSORDEN

Vegenes røykelov

LEDER

Mark S. Berger

■ ”En hindring vil også kunne ligge i politisk vilje til å innføre upopulære tiltak, som vil begrense bilistenes opplevde frihet på veien.”

Roar Skjelbred Larsen, konstituert sjef for Utrykningspolitiet

■ Når 214 mennesker blir drept i trafikken i løpet av et år, er det ingen som kan tillate seg å bruke ord som ”gledelig”, ”suksess” eller andre positivt ladede adjektiver. Faktum er likevel at 214 drepte er rekordlavt. Ikke på 54 år har tallene vært så lave. Det man likevel skal kunne tillate seg, er å glede seg over livene som ikke gikk tapt.

■ I dag kan 214 liv virke som et lavt tall. Om ti år vil 214 fremstå som et uhørt høyt tall. I hvert fall hvis vi oppnår de målene som er satt for trafikksikkerhetsarbeidet. I 2020 er målet i Nasjonal Transportplan (NTP) at tallet på trafikkdrepte skal ned til rundt 150.

■ I denne utgaven av Vegen og vi har vi spurt en rekke autoriteter på trafikksikkerhets-området om målet er oppnåelig, og hvordan vi i så fall kan oppnå det. Med klare ord målbærer konstituert sjef for Utrykningspolitiet (UP), Roar Skjelbred Larsen, den trolig største utfordringen i årene som kommer, nemlig den politiske utfordringen som ligger i en eventuell innskrenkning av trafikantenes personlige frihet. Vegstandard, vegutbygging, antall kilometer med midtdelere, holdningsskapende arbeid, opplæring, fartsgrenser, politikontroller- alt kommer til å bli viktig, og alt vil bli gjenstand for heftige diskusjoner. Men ingen av disse viktige tiltakene, vil være så ømtåelig som begrensningen av det vi opplever som personlig frihet.

■ Allerede i dag har vi mye av teknologien som skal til for å overvåke og regulere folks adferd som trafikanter. Fartssperre og alkoholås kan være to eksempler. I dag er det dyrt, fremmed og kontroversielt. Om noen år vil det trolig være billigere, og ikke fullt så mystisk. I løpet av årene som kommer vil teknologien trolig også bli forbedret, og nye ting komme på markedet. Men: Ønsker vi å ta teknologien som kan styre vår trafikale hverdag i bruk?

Spørsmålet er ømtåelig på det individuelle plan. Og spørsmålet er, dermed, politisk ømtåelig.

■ Nullvisjonen ligger til grunn for alt seriøst trafikksikkerhetsarbeid i Norge i dag. Likevel må vi innrømme at det ingen andre steder i samfunnet er det så høy toleranse for å utsette andre for fare som i trafikken.

■ I lys av det ovennevnte, virker det åpenbart at følgende problemstilling vil tvinge seg frem i løpet av tiden frem mot 2020: Hvis vi ved å begrense trafikanters personlige valgfrihet kan spare flere titalls menneskeliv hvert år, vil hensynet til den enkeltes frihet veie tyngre enn det titalls menneskene som vil drepte hvis vi unnlater å gjøre det?

■ Problemstillingen er påfallende lik den som ble reist da det for rundt ti år siden for alvor ble stilt spørsmål om å begrense friheten til å røyke hvor man ville. Lov om vern mot tobakksskader, Røykeloven, ble som kjent innført. Vil vi i løpet av de neste ti årene oppleve politikerne som trumfer igjennom Loven om vern mot trafikkskader?



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Jeg registrerer at fylkene stort sett ser positivt på samhandlingen med Statens vegvesen

Nå er det alvor!

Godt nytt år! Vi er allerede godt i gang med 2010. Et år som byr på mange oppgaver og store utfordringer for Statens vegvesen. Rekordhøy planlegging og bygging av vegger, store utfordringer på drifts- og vedlikeholdsområdet, økende oppgaver på trafikant- og kjøretøyssektoren, og høy aktivitet på planleggingsområdet – ikke minst knyttet til NTP 2014 – 2023, vil prege etaten i 2010. Samtidig skal ny organisasjon implementeres og forvaltningsreformen gjennomføres.

Alle våre oppgaver er viktige, og det er derfor krevende å peke på oppgaver som er viktigere enn andre. Men når jeg likevel peker på gjennomføringen av forvaltningsreformen som det aller viktigste, er det både fordi dette griper så dypt inn i hele vår virksomhet og fordi året 2010 blir det eneste året vi kan bidra til et godt ”førsteintrykk” overfor alle andre aktører rundt forvaltningsreformen, ikke minst alle fylkene.

Forvaltningsreformens hensikt er å bringe viktige avgjørelser i samfunnet nærmere befolkningen og gi fylkene en sentral posisjon i forhold til regional utvikling. Eierskap og ansvar, utvikling, drift og vedlikehold av en viktig del av vernet, bringer fylkene inn i en sentral posisjon i arbeidet med arealplanlegging, næringsutvikling og dermed grunnlaget for bosetting. Jeg ser allerede klare trekk på at dette virker, blant annet ser vi at både politiske ledere og andre ledere i fylkene gir uttrykk for store ambisjoner på vegsektoren.

Statens vegvesen skal fortsatt ha ansvaret for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde det samlede riks- og fylkesvegnett slik vi har hatt inntil nå. Ved første øyekast kan det derfor se ut til at det hele dreier seg om flere kilometer fylkesveger og færre kilometer riksveg. Men reelt sett er forskjellene større – mye større. Det er en kjensgjerning at

fylkene fra årsskifte ble den suverent største vegeieren målt etter antall kilometer og antall ferjesamband. Rundt halvparten av alt transportarbeidet på veg skjer på fylkesveger. Når omfanget av planlegging, drift og vedlikehold av fylkesveger blir mye større, vil det prege hele vårt forhold til fylkeskommunene.

Forberedelsene til forvaltningsreformen har pågått i flere år. Vi har hatt og har et nært samarbeid med fylkeskommunene om opplegget for samhandling. Det er i mange fylker inngått rammeavtaler, opplegg for fullmakter og andre avklaringer. Vi ser at fylkene innretter seg noe forskjellig med hensyn til oppbygging av egne ressurser. Men alle har til felles en sterk forventning til Statens vegvesen.

Jeg registrerer at fylkene stort sett ser positivt på samhandlingen med Statens vegvesen. Ja, mange uttrykker stor tilfredshet med samarbeidet og har store forventninger. Midt i alle forventningene registrerer vi også et spørsmål om Statens vegvesen makter å prioritere fylkesveger på linje med riksveger. Eller sagt på en annen og mer direkte måte; vil det vise seg at Statens vegvesen i praksis prioriterer staten framfor fylkene?

Å forvalte og prioritere ressurser er ikke nytt for oss. Men nå ser vi at både fylkene og staten har store ambisjoner. Det vil utfordre vår evne til å bli en god vegadministrasjon. Og det vil selvsagt vise vår evne og vilje til å prioritere fylkeskommunene på linje med de statlige oppgavene.

Vi har lagt hoveddrømmene på plass gjennom avtaler og organisasjonsmessig tilrettelegging. Nå er det opp til oss alle å vise i praktisk handling at vi virkelig kan og vil bidra til at fylkeskommunene blir gode vegeiere og at forvaltningsreformen blir en suksess.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

LAYOUT



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.



Ansvarlig redaktør
Mark S. Berger

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



Vaktsjef
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
Jorunn Ebbestad Brun

Mobil: 412 33 404
Telefon: 32 21 43 41
E-post: jorunn.brun@vegvesen.no



Grafisk designer
Hilde M. Strangstadstuen

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



Grafisk designer
Kyrre Wedvik

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

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 11 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 26. januar kl. 13.00. Neste utgave kommer 25. februar 2010

KRONIKK

TILRETTELEGGING ■ "Museumsvegane" våre er bilvegar og andre vegar som - med tilrettelegging og opprusting - er eigna for sykkel, barnevogn og elektrisk rullestol, eller veger som eignar seg best til fottur.

Verdifull kulturarv

■ I november i fjor gjekk det eit steinras på E134 i Austmannalia og knuste delar av tunnelportalen (langt betongoverbygg) slik at denne viktige vegen mellom Aust- og Vestlandet vart stengt på ubestemt tid. Heldigvis hadde me teke vare på gamlevegen frå 1880-talet opp Austmannalia, og denne vegen vart etter vurdering av tilstand og tryggleik teken i bruk som omkjøringsveg for både store og små bilar. Dei gamle er framleis eldst.

■ Gamlevegen opp Austmannalia er ein del av den veghistoriske kulturarven vår som Statens vegvesen har eit særskilt ansvar for å ta vare på. "Museumsvegane" våre er bilvegar og andre vegar som - med tilrettelegging og opprusting - er eigna for sykkel, barnevogn og elektrisk rullestol, eller veger som eignar seg best til fottur. Nokre av dei er "avskilta". Andre er framleis ein del av det ordinære vegnettet vårt. Her er korte strekningar og lange vegar, til dømes over Dovre, Filefjell og mellom Alta og Kautokeino.

” **"Museumsvegane" våre er bilvegar og andre vegar som - med tilrettelegging og opprusting - er eigna for sykkel, barnevogn og elektrisk rullestol, eller veger som eignar seg best til fottur**

■ Korleis har viljen i Vegvesenet vore til å ta vare på denne kulturarven? Mi erfaring er at han har vore sterkt varierende, og prega av "frivilligheitskultur". Men med pågangsmot frå alle som har arbeidd med dette har det heile tida vore framgang. I dag er det mange flotte vegar og bruer som er teke vare på kringom i landet.

Forvaltning

Korleis vert denne kulturarven forvalta i dag? Den er varierende frå region til region, bunden av korleis leiinga til ei kvar tid prioriterer arbeidet. For fleire år sidan vart det gjort politisk vedtak på at dei statlege etatane skulle ta vare på si eiga historie, slik at ein ikkje belasta dei heller tronge kulturbudsjetta. Med andre ord, me har eir sektoransvar.

■ Kring 1980 vedtok Vegdirektoratet at det skulle utpeikast ein person som skulle arbeida litt med å ta vare på Vegvesenet si historie i kvart fylke, både med innsamling av gjenstandar og arbeid med bevaring av vegar og bruer. Eg var då så heldig at eg fekk denne oppgåva i Hordaland. På 90-talet arbeidde eg ein del år på Norsk vegmuseum og frå 2003 har eg hatt



Ut på tur: Vakker og innbydende turistveg i Rondane (Foto: Ragnhild Lied)

vegghistorisk arbeid på heiltid i Region vest. Eg har såleis fenge ei god innsikt i det historiske tilfanget landet rundt.

■ Me har ein utmerka nasjonal verneplan, der det no om kort tid vil verte stadfesta freding for mange objekt over heile landet. Etter at lista for objekt som skulle fredast var ferdig, er fleire vegar på denne lista stengde med bom. Det har skjedd eit eller anna og ein har ikkje sett nytte i å setja av pengar til reparasjon. Etter at me har sett lyskastaren på oss sjølve med verneplanen og no sist kulturminneåret, er mange vel orienterte om

kven som har ansvaret. Det fekk eg erfare i ferien då eg vart kontakta av ei avis, NRK fjernsyn og radio, alt på same dag. Grunnen var at det var gjort hærverk på steinrekverket på ei stor, flott steinbru frå 1807 ved E39 i Vadheim i Sogn og Fjordane. Rekkverket er no reparert.

■ Det eg saknar er ein heilskapleg plan og struktur for kulturminnevernet i etaten, som er vedteken i etatsleiinga. Ein plan som leiarane kring i landet kan vise til når det gjeld omfang og ressursbruk. At kulturminnevernet er godt forankra i leiinga skapar ein tryggleik

for oss som til dagleg arbeider med å ta vare på veghistoria.

■ Likeeins bør Vegvesenet tenkja langsiktig på kva vi skal gjera med den gamle vegen når ein ny veg avløyer strekninga. All erfaring viser at den gamle er god å ha når uventa hendingar eller planlagde stengingar skjer på nyvegen.

Nytte

I 2009 var det Kulturminneår. Samferdsledepartementet påla Statens vegvesen å skipa til kulturarrangement over heile landet, fokusert på veghistorie. I vest

planla og gjennomført me fem arrangement sommaren 2009. Me samarbeidde med kommunar, lag og organisasjonar, noko som skapte stor begeistring og entusiasme blant desse. Nøyaktig kor mange deltakarar som møtte fram, veit eg ikkje, men me delte ut 1700 medaljar til dei som gjekk på tur og som ville ha medalje. Lokalisene følgde opp, det resulterte i 18 positive saker i papir- og nettutgåver - eit godt bidrag til vårt omdømme.

■ I dag vert våre historiske vegar brukt i stor grad av dei som bur i nærleiken, men elles er dei lite kjende blant folk flest. Mange av vegane eller delar av desse har universell utforming. Etter ein tur på den Trondhjemske postveg saman med ein yngre mann i elektrisk rullestol kom ideen om lage ei nettside med opplysingar om kva for verna vegar som eignar seg for turglade rørslehemma. Sida vil verte organisert under Norsk vegmuseum. Ho vil innehalda omtale av veg og landskap, kart og bilete, aktuell brukargruppe, osv. Me har hatt uformelle samtalar med Norges Handikapforbund og Den Norske Turistforening som begge har stor interesse for å få i stand eit samarbeid med oss, til glede for alle partar. Kompetansen for å lage denne nettsida har me innanfor etaten. Arbeidstittelen for dette prosjektet er "Ut på tur".

” **Statens vegvesen er heldig som kan tilby folk ein verdifull kulturarv som kan takast i bruk for å oppleve natur, kulturminne, fred og ro, også dei som sit i rullestol.**

■ Statens vegvesen er heldig som kan tilby folk ein verdifull kulturarv som kan takast i bruk for å oppleve natur, kulturminne, fred og ro, også dei som sit i rullestol. Når det attpåtil bidreg til folkehelse, ja, då må det vel vere bra!

NILS NONÅS



HVEM: Nils Nonås, rådgiver byggherre

Vanskelige navn på nye avdelinger

■ Alle regioner er nå organisert i 5 avdelinger pluss 3–5 fylkesavdelinger. Alle avdelinger unntatt én har samme navn i alle regioner, men innholdet i avdelingene er noe forskjellig. I Region øst har vi følgende avdelinger:

- Strategi-, veg- og transportavdelingen
- Trafikant- og kjøretøyavdelingen
- HR- og administrasjonsavdelingen
- Ressursavdelingen
- Prosjektavdelingen
- Fylkesavdeling Østfold/Oslo/Akershus/Oppland/Hedmark

■ Noen av navnene er lange og upraktiske og er ikke skrevet i henhold til norsk skrivemåte. Jeg har kommentarer til tre av navnene.

Fylkesavdeling Hedmark

Jeg bor i Hedmark fylke, og fylkesavdelingen bør følgelig hete Hedmark fylkesavdeling, ikke det bakvendte fylkesavdeling Hedmark. (Dermed er vi også sikret at avdelingsnavnet blir skrevet med stor forbokstav; det er ikke gitt at "fylkesavdeling" skal skrives med stor f.)

HR- og administrasjonsavdelingen

Bindestreken etter HR representerer «avdelingen» og avdelingens fulle navn er HR-avdelingen og administrasjonsavdelingen. Navnet er altså en kombinasjon av et engelsk forbokstavord og det norske "avdelingen". Dette er en håpløs kombinasjon, og det virker jålete. Hvordan skal HR uttales, eitf-a: eller hå-ær?

■ Vegvesenet skal være publikumsorientert, og det er ikke mange uten-

for HR-miljøet (hva nå det er) som er innforstått med meningen. Man kan ikke få med alt man driver med i avdelingsnavnet, og Administrasjonsavdelingen er et greit navn.

■ HR som seksjonsnavn er heller ikke brukbart; det kan fort bli til «herreseksjonen», og det er vel ikke dekkende? Hvor er det blitt av personalseksjonen?

Strategi-, veg- og transportavdelingen

Navnet er langt og upraktisk, og man

må tenke seg om for å komme på det. Vi må finne et annet. Strategiavdelingen er å foretrekke framfor Strategi-, veg- og transportavdelingen, men strategi er et utydelig begrep. En viktig funksjon for avdelingen er styring. («Overordnet planlegging og styring», «Styring av utbyggings-, drift- og vedlikeholdsprosjekter» osv.) Styringsavdelingen kan være et brukbart navn. Det er iallfall enkelt. La oss slippe SVT-avdelingen.

Ole R. Østby, Region øst

Tiltak til reduksjon av antall skadde i trafikken

■ Skader i trafikken kan ha tre årsaker, veien, bilen eller sjåføren. Veiene jobber offentlige myndigheter med. Store forbedringer er gjort over mange år. Grusveiene og fergene er omtrent borte. Det arbeides kontinuerlig med nye tiltak, men alle er enige om at det er store oppgaver som vil ta mange år å gjennomføre.

■ Bilene er blitt sikrere og bedre. Og det jobbes for ytterligere forbedringer. Så er det oss bilister. Kan vi forbedre oss? Veiene og bilene kan vi i alle fall ikke gjøre noe med. La oss derfor prøve!

■ Bakteppet er at det hvert år skades over 10.000 mennesker i trafikken. Tallet er så stort at det ikke nytter å sammenlikne med busslaster eller fullsatte fly. Det vi kan sammenlikne med er en middels stor by. I tillegg til de 10.000 som årlig skades rent fysisk, kommer alle pårørende, alle som var involvert og hjelpepersonell av flere kategorier.

Skadetallet på 10.000 er ikke nytt i år eller i fjor: I over 40 år har mer enn 10.000 mennesker blitt skadet i trafikken årlig. Og tallet viser ingen nedadgående tendens (i retning av nullvisjonen). I 2007 var tallet 12.000,

■ Min utfordring er derfor å lytte til alle gode forslag som kan bringe skadetallene nedover, uten å vente på et forbedret vegnett.

■ Det er ett tiltak jeg har større tro på enn noe annet. Forbikjøring på vanlig to-felts vei må forbys eller sterkt begrenses. La meg punkt for punkt begrunne forslaget:

1. Vi får et mer avslappet kjøremønster. Vi slipper å ligge kloss opp til bilen foran for å kunne smette forbi ved gitt anledning. Vi kan konsentrere oss mer om kjøringen enn å kjøre forbi.

2. Vi utsetter oss ikke for den risikoen selve forbikjøringen er, med mistolkinger og misforståelser som kan forekomme. En forbikjøring kan defineres som bruk av kjørefeltet beregnet for møtende trafikk, for selv å komme hurtigere fram.

3. For å få til en forbikjøring, må farten ofte økes til ulovlig fart. Det unngås ved å la være.

4. Front mot frontkollisjoner vil forekomme sjeldnere.

5. Utforkjøring er ganske dominerende. De hindres i stor grad fordi årsaken til utforkjøring ofte er stor fart. Ingen kan kjøre særlig langt med stor fart uten å måtte foreta forbikjøring. Kritisk er nedbremsing i sving etter nylig foretatt forbikjøring.

6. Ved elg eller andre hindre i kjøre-

banen, er muligheten for unnamøvrering under forbikjøring svært liten. Den er betydelig større med god avstand til bilen foran og bak.

7. Med større avstand vil påkjørsel bakfra og eventuell kjedekollisjon bli lettere å unngå.

8. Bilen foran blinker til høyre og bak-enforliggende oppfatter det som klart for forbikjøring, mens blinkingen kun var varsel om sving til høyre.

9. Bil på forkjørsvei skal ta av til høyre i første kryss, blinker og bremses. Bilen bak legges ut til venstre for å fortsette rett fram og ser ikke at bilen foran faktisk bremses opp for forgjengerfelt med barn.

10. Fotgjengere som skal krysse en vei, ser automatisk til venstre og venter ikke at det kan komme noen fra høyre.

11. Ved å avstå fra forbikjøring, vil trafikken gli med "majoritetens" fart. Det er trolig den fart som er mest egnet under de gitte forhold.

12. Omvendt vil hastigheten øke når alt er oversiktlig og greit. Det bør derfor godtas at en strøm av biler kjører fortere enn skiltet hastighet

13. Det er naivt å tro at politiet skal sørge for lovlig fart i trafikken. Dertil er det for mange veier og for lite politi. Dessuten fins det radarvarslere GPS og all verdens kommunikasjoner ellers. Utrykningspolitiet må derfor gå over til det navnet faktisk sier de skal være, nemlig et utrykningspolitiet som rykker ut ved varslede forbikjøring. Det må bli som i samfunnet ellers, at politiet er i beredskap og rykker ut etter hvert som de får melding om en bil som kjører forbi både en og flere ganger. Varslingen er enkel. Landeveien må bli som en annen arbeidsplass der regelverket for helse, miljø og sikkerhet ivaretas av trafikantene sjøl, og der uregelmessigheter rapporteres til verneombudet som er utrykningspolitiet. Et forbikjøringsforbud eller frivillig avståelse fra forbikjøring, koster ingenting. Tvert imot vil politi, ambulanse og brannvesen, spare store beløp. Forsikrings-selskapene vil spare enda mer. Det kommer oss bilister til gode med lavere premier.

14. Roligere kjørestil og mer passiv kjøring, er til fordel for et økende antall eldre i trafikken.

15. Antall motorsykkelskader er økende og uakseptabelt. Det vil åpenbart bli en reduksjon i disse skadene om også motorsyklene må følge trafikstrømmen og akseptere majoritetens fart.

16. Mobiltelefonen gjør det mulig å

rapportere fra egen arbeidsplass i trafikken. Tilfeller der synderen er tatt og førerkortet inndratt, kan dokumenteres.

17. Ingen har så stor fordel med forbikjøring, at det er verd risikoen for seg selv og andre. Det er påvist og dokumentert gang på gang.

18. Skal man avstå fra forbikjøring, er det en forutsetning at den som kjører først i ei langsom kø, plikter å kjøre ut og slippe køa forbi. Det bør ikke være noe problem. Plikten til å slippe forbi og om nødvendig stanse inngår allerede i gjeldende trafikkregler. Men regelen må innskjerpes.

Iverksetting av tiltaket.

a) Man kunne gå radikalt til verks. Myndighetene kunne sette i verk et forbud mot forbikjøring over hele landet med virkning fra 1. jan år 2010, og nullvisjonen ville være i sikte.

b) Eller de enkelte vegkontor kunne innføre ordningen i tettbebyggelse, på farlige veistreknninger eller på prøvestreknninger i sitt distrikt.

c) Hvis det ikke skjer, så kan for eksempel NAF oppfordre sine medlemmer til å praktisere ordningen helt frivillig og uten å vente på det offentlige. Man er jo ikke nødt til å kjøre forbi.

Jeg har to ønsker. Det ene er at utkjøringssteder bør tilrettelegges, brøytes og merkes med skilt, slik at utkjøringen kan planlegges i god tid og slik at utblinking oppfattes riktig av den som vil forbi. Når trailerne ligger så nære at jeg ikke kan se føreren, skulle jeg ønske man kunne bli enige om et lite signal, til eksempel et lite lys i bakruta, som ville fortelle ham at jeg ser etter en avkjøring.

En frivillig ordning kan skje straks og uten endring av noe regelverk. Vi kan av eget initiativ og uten kostnader, oppnå nesten samme effekt som midtledere vil gi.

Med hilsen Terje Ingebrigtsen

Vi har ikke råd til å la være

■ Mange ganger har undertegnede stilt seg undrende til valg av vegløsninger og valg av utførelse.

■ I dag flommer vi over av penger og har fortsatt ikke råd. Enkelte politikere sa sågar at det ville være inflasjonsdrivende å investere i vegbygging. Ja, den som får seg til å tro at mer asfalt og betong kan gi oss dyrere melk og brød har ikke forstått så mye. Derfor er det viktig at vi holder oss til virkeligheten.

■ Det kan oppfattes på ulike måter. Som vegetat er vi spesielt opptatt av løsninger og hva dette koster. Vi har svært lite fokus på de samfunnsmessige kostnader. I England har de et uttrykk som heter "Funny money". Funny money er kostnader som den enkelte bilist betaler i form av økt kjørelengde og tapt tid. Kostnader som vi ikke ser, men som er der likevel. Kostnader som ikke kan relateres til vegkostnader, men som likevel den enkelte bilist betaler.

■ I Bergen kjører vi om Åsane eller Nesttun for å komme til Arna. Hadde vi hatt en Ulrikstunnel ville vi spart ca 1 million kroner dagen. (10 000 kjøretøy x 10,- kr/km x 10 km = 1 mill per dag). Tar vi med tidsbruk og kostnadene for dette vil det bli nærmere 1 mill kroner på dette også. Altså en samfunnskostnad på 2 millioner kroner per dag. Dette er estimater og ikke nøyaktige kostnader. Likevel er det formidable summer vi hver dag bruker på kjørekostnader og tid. Hvem har ikke hørt uttrykket "Har vi råd til dette da?" "Har vi råd til å la være" er min replikk tilbake.

■ Hvem husker ikke diskusjonen om de ulike alternativene med nordre innfartsåre i Bergen, hvor vegvesenets standpunkt var kryss på Slaktehustomten, mens Bergen kommune ville ha krysset ute i Eidsvåg. Det ble et kompromiss til slutt, slik det er i dag. Men det tok 10 år før en avklaring kom. I 10 år satt folk i bilkø, en time til by'n og en time hjem igjen.

■ Mitt råd i slike saker er at alle kostnader må på bordet, også de kostnader som ikke kan relateres til vegutbyggingen, men også til den enkelte trafikant og bilist. Vi må ha dette i tankene når det projekteres og bygges veg.

■ Det er derfor viktig at vi strekker oss så langt som mulig i å gjøre ting på en riktig og forsvarlig måte. Gjør vi ikke ting riktig blir det galt. Derfor kan ofte den dyreste løsningen bli den riktige på lang sikt. Kompromisser er ofte en løsning på ulike syn. I slike tilfeller er det viktig at alle forhold blir belyst. Vi har mange tunneler som burde vært bygget. Alle vil bedre fremkommelighet og fremme trivsel og miljø. Å ikke prioritere dette er en samfunnsmessig kostbar løsning. Det er bare å sette i gang.

■ I disse tider snakker en om miljø og miljøskader. Å bygge tunnel (2-løps) er i aller høyeste grad med på å øke fremkommeligheten, samtidig som det reduserer miljøbelastningene og CO2-utslippene. Dette vil også sterkt bidra til å redusere trafik-kulempene for dem som slipper å ha trafikken innpå seg dag for dag.

■ Alle land vi kan sammenlikne oss med har en infrastruktur som er svært mye bedre enn vår egen. Det gjelder sågar land i Øst-Europa. I disse land ligger levekårene i egen bolig langt under vår egen standard. Likevel har de en infrastruktur som overgår oss til de grader. Hva er grunnen?

■ Et hjertesukk fra en medarbeider!

Georg Bye-Pedersen





Illustrasjon: Jon Opseth, Grafisk senter, Statens vegvesen

Trafikkens yr.no

Når går toget for den som vil dra til Moss? Hvor mye er trikk 17 forsinket i Oslo? Er vegen stengt over Hardangervidda? Og hvor dårlig er Oslo-lufta nå? Dette kan du få svar på i trafikkenes hvem-hva-hvor på nettet.

Henriette Erken Busterud

Et nytt nettsted for kollektivruter og trafikkinformasjon skal på lufta neste år. NRK, Ruter, Trafikanten AS og Statens vegvesen skal sammen skape et nettsted som gjør

det lettere for alle som er på reisefot. Ved å samle informasjon til samarbeidspartnerne på ett nettsted skal det bli lettere å finne fram.

For hele landet

– Vi vil blant annet levere dagens trafikkmeldinger med varsling om stengte veger, hendelser og kjøreforhold. Etter hvert vil det komme informasjon om reisetid og forsinkelser på vegnettet i de fire største byene, samt informasjon fra våre værstasjoner. Det vil også bli data fra Nasjonal vegdatabank og vegkart. Kombinasjonen av veitrafikkinformasjon og ruteplanlegger for bil og kollektivtrafikk håper vi kan bidra til at flere velger å reise kollektivt. I tillegg blir det nyhetsmeldinger og feature-stoff som NRK vil ta seg av, sier Ivar Christiansen i Vegdirektoratet.

Han leder seksjon for Trafikkforvaltning og sitter i styret for den nye portalen.

Trafikanten og Ruter vil levere sanntidsinformasjon fra Oslo og Akershus, alt om kollektivtrafikk fra hele Østlandet og togtruter for hele landet. Målet er også å få på plass data fra flyselskap og kollektivsel-skap i resten av landet, slik at dette blir et landsdekkende nettsted for all trafikk.

Samarbeidet er basert på samme modell som værnettstedet yr.no, som NRK driver i samarbeid med Meteorologisk institutt: Offentlige aktører går sammen om å lage et brukervennlig og komplett nettsted, og vil i tillegg tilby store deler av datagrunnlaget gratis

til privatpersoner, offentlige organisasjoner og kommersielle virksomheter.

Fortsatt på vegvesen.no

Trafikkmeldinger er i dag den mest besøkte tjenesten på vegvesen.no. Nettstedet har årlig cirka 25 millioner sidevisninger, og rundt seks millioner av disse gjelder trafikkinformasjon.

I følge kommunikasjonsdirektør Sissel Faller, som også sitter i styret for den nye portalen, skal det nye nettstedets trafikkmeldinger også vises på vegvesen.no.

– Vi skal gjøre det på samme måte som Meteorologisk institutt gjør det på met.no. De viser værmeldingene samtidig som det ligger

en tydelig link videre til yr.no, forklarer Faller.

Faller sier det er spennende og positivt at samarbeidspartnerne, som har mye informasjon til trafikantene, nå går i allianse.

– Dette vil gjøre det enklere for trafikantene, samtidig som vi vil nå et bredere publikum med våre budskap. Det gode og omfattende datagrunnlaget til Trafikanten og Vegvesenet, sammen med presentasjonskunnskapene og markedsføringskanalene til NRK, vil gjøre at portalen forhåpentligvis vil nå ut og være nyttig for svært mange nordmenn, sier hun.

Hva den nye portalen skal hete er ennå uvisst, men den vil bli markedsført gjennom NRK, og det er også kringkastingsjefen som får redaktøransvaret. Portalen eies av samarbeidspartnerne og vil være reklamefri.

» Vi skal gjøre det på samme måte som Meteorologisk institutt gjør det på met.no

Vegovertagelse med avduking

Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune markerte overtagelsen av et større fylkesvegnett med avdukingen av et informasjonsskilt ved Øvre Sund bru i Drammen.

Kjell Wold

Fylkesordfører Roger Ryberg og regionvegsjef Andreas Setsaa feiret den nye og utvidete samarbeids-

formen på høytidelig vis ved et av landets største pågående investeringsprosjekter på det nye fylkesvegnettet.

Øvre sund bru skal stå ferdig høsten 2011, har en kostnadsramme på 536 millioner kroner og slutfører sentrumsring Drammen. Ved årsskiftet overtok Buskerud 600 kilometer av statens tidligere riksveger og er nå blitt vegeier for hele 1800 kilometer fylkesveger. Buskerud fylkeskommune øker satsingen på vegsektoren med 34

prosent i perioden 2010-2013. 2,2 milliarder kroner skal brukes på veinvesteringer, drift og vedlikehold de neste fire årene.

Markering: Fylkesordfører Roger Ryberg t.v. og regionvegsjef Andreas Setsaa avduker infoskilt om et av landets største fylkesvegprosjekter, Øvre sund bru. (Foto: Kjell Wold)



TRAFIKKSIKKERHET

10 på gaten

Hva mener du skal til for at tallet på trafikkdrepte årlig skal kunne reduseres til rundt 150 personer i løpet av de neste 10 årene?



Eliane Madvig (30), hotellbooker, Lakselv/Tromsø
Det må bli holdningsendringer - at folk kjører mer forsiktig og mindre aggressivt.



Rolf Lorentsen (69), pensjonist, Tromsø
Det må holdningsendringer til hos folk. Man må forholde seg til fart og føreforhold. Det er ikke de eldste som er verst. Dessuten må vi få bedre veger.



Grete Hansen (43), salgsmønstre, Tromsø
Det må bli bedre og breiere veger. Og dessuten må folk få mer respekt for fart. Det er mye uvettig kjøring.



Gunnar Størseth (70), pensjonist, Trondheim
- Lavere fart i by og tettbygde strøk vil hjelpe. Jeg ønsker bedre oppmerking, og flere trafikklys vil gjøre det lettere for eldre å krysse gater. Ellers vil nok trafikkregulerende tiltak, som planlegges her i Trondheim, føre til mindre trafikk og dermed færre ulykker.

gater. Ellers vil nok trafikkregulerende tiltak, som planlegges her i Trondheim, føre til mindre trafikk og dermed færre ulykker.



Beate Aune (35), postvert, Trondheim
- Utbygging av motorveger og flere veger med midtdele vil hindre møteulykkene. Mindre ruskjøring og lavere fart, tror jeg også vil bidra til færre drepte.

jeg også vil bidra til færre drepte.



Roy Rønsberg (21), butikkselger, Trondheim
Jeg mener de eldre oftere må ta en prøve for å beholde sertifikatet. For de unge mener jeg en L på bilen for

førere fra 18-20 år er et bra tiltak. Og så må vi også slå ned på dem som kjører for sakte, ikke bare dem som kjører for fort.



Kari Borch (70), sjukepleier, Stavanger
Det må bli flere kontrollar på vegane. Det kan få ned farten og ta dei som er ruspåverka.



Laila Grindheim (18), student, Stavanger
Gi ungdomar eit anna syn på trafikken med fleire kampanjar retta mot oss. Vis oppsøksvekkjande bilete og

tal som får ungdom til å tenkje.

I løpet av de neste ti årene er målet å redusere antallet hardt skadde og drepte med en tredjedel i Norge. Ekspertisen er ikke helt enig om hvordan det kan oppnås, eller om det i det hele tatt er et realistisk mål.

Av Håkon Aurlien, Henriette E. Busterud, Kjell Wold og Mark S. Berger

214 personer ble drept i trafikken i fjor. Dette tallet har ikke vært så lavt på mange tiår. Det store spørsmålet er om vi klarer en ytterligere nedgang. Og i så fall, hvordan skal vi klare det? Vegen og vi har spurt et utvalg personer knyttet til trafiksikkerhetsarbeid om nettopp dette.

Dette er spørsmålene Vegen og vi stilte de aktuelle personene:

Målet i NTP er å redusere antall hardt skadde og drepte med 1/3 innen 2020. Da skal dette tallet ligge på rundt 775. Dette innebærer at antall omkomne på norske veier forholdsvis reduseres til cirka 150 i 2020.

- 1) Tror du vi klarer dette i løpet av de neste ti årene?
- 2) Hvilket, eller hvilke, tiltak mener du er viktigst for å nå målet?
- 3) Hva er eventuelt den/de største hindringene for at målet vil bli nådd?

Slik bremses v



Kari Sandberg, direktør Trygg Trafikk

1: Det vil kunne være mulig hvis den politiske viljen er til stede. Slik er det ikke i dag. Vi trenger tryggere veger, kontrollvolumet må økes og fokuset på holdningsskapende arbeid må styrkes. I årets statsbudsjett er det et gap mellom regjeringens langsiktige målsetting og de tildelte midlene. Men vi vil se en framtidig nedgang i drepte og hardt skadde fordi bilene blir stadig sikrere.

2: Kunnskapen om dødsulykkene tilsier at fartsreduksjon er viktigst. Fartssperrer i bilene og et kraftig økt kontrollvolum er de mest effektive enkelttiltakene. På vegsiden trengs det en solid økning i antall kilometer midtdele samt rydding av sideterreng langs utsatte strekninger. På kjøretøysiden trenger vi en raskere utskifting av bilparken. Det kan gjøres ved å heve vrakpanten og senke engangsavgiften.

3: At politikere ikke prioriterer samferdsel høyere enn i dag. I vegbudsjettene blir framkommelighet prioritert foran trafiksikkerhet. Skal ulykkene ned har vi ikke lenger råd til vegbygging ut fra rene distriktpolitiske hensyn. Samtidig må norske og europeiske politikere tørre å redusere den personlige friheten i bilen med nye tiltak som fartssperrer og alkolås.



Jørg Mørland, divisjonsdirektør ved Rettstokosikologisk institutt på Folkehelseinstituttet

1: Jeg tror vi kan klare å redusere tallet til 150 drepte og kanskje lavere når man klarer å forhindre at folk med rusmidler i kroppen får starte og kjøre en bil.

2: En form for alkolås - her har man så vidt begynt.

3: I og med at ruspåvirket kjøring er ansvarlig for anslagsvis minst 50 prosent av dødsfall og alvorlige skader i trafikken, og at flertallet av de ruspåvirkede har et rusproblem, så bli tiltak og behandling rettet mot rusmiddelbrukere et viktig poeng.

» Skal ulykkene ned har vi ikke lenger råd til vegbygging ut fra rene distriktpolitiske hensyn



Inggard Lereim, professor dr. med. Leder av Norsk trafikkmedisinsk forening

1: Nei. Vi kan muligvis komme så langt ned i antall drepte. Men antall hardt skadde per i dag er mye høyere enn det som er antydning i spørsmålet. Av våre vel 40 000 trafikkskadde hvert år vil alltid ca 10% være hardt skadet.

- 2:**
1. Mer ansvarstaking fra hver enkelt av oss som er trafikkanter, enten vi går, sykler eller kjører
 2. Mer kontroll både av fart og andre deler av trafikkadferd.
 3. Trafikkunnskap som grunnopplæring i samfunnet og i utvidet form som en del av det man må gå gjennom i en sanksjonsperiode etter påvist farlig trafikkadferd.
 4. Bedre skille mellom myke og motoriserte, sammen med midtdele og andre bevist ulykkesreducerende tiltak
 5. Bedre prioritering av sikkerhet ved prissetting av biler.

- 3:**
1. Vår egen holdning til og kunnskap om risikomomenter i trafikken
 2. For dårlig politisk reell vilje til å prioritere trafiksikkerhetstiltak. Økonomi angis ofte som grunn til dette.
 3. Men-ulykkesforebyggelse og personskadereduksjon lønner seg alltid-også samfunnsøkonomisk



Lasse Fridstrøm, instituttsjef Transportøkonomisk Institutt (TØI)

1: Måltallet for drepte og hardt skadde er innen rekkevidde, da det er bare 19 prosent lavere enn det foreløpige tallet for 2009. Det er adskillig mer krevende å nå ned til 150 dødsfall, noe som betyr 30 prosent reduksjon fra nivået i 2009. For å klare det målet må en ha vilje til å prioritere de mest effektive tiltakene. Jeg er i tvil om den viljen er der.

2: Først og fremst kraftig opptrappet overvåking på vegen, især rettet mot fart, beltebruk, promille og annen rus. Dermed nedsatt fartsgrænse på belastede tofeltsveger, obligatorisk refleks på fotgjengere og krav om alkolås i biler som skal kjøres av promilledømte.

3: De billige og "populære" tiltakene er langt på veg oppbrukt. For å komme videre må en ty til skarpere lut, som velgere og politikere kvier seg for å ta i bruk. Tekniske forbedringer i kjøretøyene vil ventelig gi oss en viss "automatisk" risikoreduksjon i årene framover, uten at jeg tror det alene kan bringe oss helt ned i 150 drepte.

» Vegutbygging alene vil ikke kunne tilfredstille et slikt mål

» En hindring vil også kunne ligge i politisk vilje til å innføre upopulære tiltak, som vil begrense bilistenes opplevde frihet på veien



” Først og fremst må det være viktig å fokusere på de mest risikoutsatte gruppene, og det er jo ungdommen

vi dødstallene



Knut Arild Hareide, leder av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

1: Ja, forutsatt at vi gir trafikksikkerhetsarbeidet høyere prioritet i årene som kommer.

2: Ett enkelt tiltak alene er ikke nok. Noe av ansvaret ligger naturligvis hos bilfører. Samtidig er det helt åpenbart at vedlikeholdsetterlepet på vei er svært trafikkarfarlig. Ulykkespunkter må utbedres, det må satses på flere midtledere og vi må sikre rasutsatte veistreknings bedre. Enkelte steder langs stamveiene er det og svært dårlig belysning, noe som er direkte trafikkarfarlig. Det er dessuten viktig å avlaste veinettet mest mulig ved at mer godstransport overføres til bane og sjø. Holdningskampanjer er nødvendig for å skape god trafikkarferd, og jeg mener føreropplæring bør tilbys som fag i alle videregående skoler. Organisasjoner som NAF og Trygg Trafikk gjør for øvrig et svært viktig arbeid med å bevisstgjøre befolkningen til trygg adferd i trafikken.

3: Vi må ha et kontinuerlig trykk på trafikksikkerhetsarbeidet, og vi må prioritere tiltak som bidrar til å nå målet. Det krever blant annet tydelig politisk prioritering av de tiltakene jeg nevnte i forrige svar. En av de største hindringene vil være dersom vi glipper på dette, og ikke gir arbeidet høy nok prioritet i årene som kommer.



Finn Harald Amundsen, Styringsstaben i Vegdirektoratet

1: Det tror jeg absolutt at vi kan klare, gitt diverse forutsetninger

2: Her trengs en samarodnet innsats der mange aktører trekker lasset sammen. Enkelttiltak vil ikke klare dette. De tiltakene som settes inn må enten sørge for at konsekvensene reduseres (bilbelte, fart, helsesektoren) og eller at trafikantene blir mer lovlige. Vegutbygging alene vil ikke kunne tilfredstille et slikt mål.

3: Det er viktig at vi i Statens vegvesen kan holde et høyt fokus på arbeidet. Det må også følges opp med nødvendige ressurser, både med hensyn på økonomi og personell. Den største utfordringen ellers blir å få trafikantene til å endre sine holdninger til lov og regelverket. Her ligger et meget stort potensiale.



Mads Østberg, rallyfører

1: Ja, det er jeg helt sikker på er mulig. Men det krever en del jobb og ikke minst riktig jobbging.

2: Først og fremst må det være viktig å fokusere på de mest risikoutsatte gruppene, og det er jo ungdommen. Dette er heldigvis en gruppe som er lett å samle og mulig å nå frem til. Det gir gode muligheter men det er veldig viktig å møte dem på en måte som gjør det interessant for dem å engasjere seg.

3: Det vil være mange hindre, fra økonomi til rent praktisk å nå frem til de riktige gruppene med riktige tiltak. Den største hindringen i forhold til ungdomsgruppen er vel nettopp det med å velge tiltak som når frem til dem. Det er utrolig viktig å velge tiltak som skaper interesse, og som hjelper dem til å skjønne at de selv har et ansvar i trafikken og kan velge eller ikke velge å gjøre ting som kan føre til ulykker og død.

” Fartssperrer i bilene og et kraftig økt kontrollvolum er de mest effektive enkelttiltakene



Leif N. Olsen, tidligere direktør i ATL, før det UP-sjef og politimester

1: Det er ikke noen grunn til at den positive trenden de siste 40 årene skal stoppe opp. Med den innsatsen som gjøres innenfor trafikksikkerhetsarbeidet på mange plan, er jeg overbevist om at en vil oppnå målet i NTP.

2: Jeg vil nevne et tiltak som ikke har vært særlig framme i debatten, men som er grunnlag for handling og ansvarliggjøring. En ny vegtrafikklov med klare målformuleringer, bygget på 0-visjonens grunnmur med perspektiv på utviklingen av veisystemet, den kjøretekniske utvikling og miljø, med et moderne reaksjonssystem og medvirkningsansvar. Dette ville medføre beslutninger og handlinger med nye tiltak utover de tradisjonelle som fortsatt er de sentrale i NTP og TS-planer.

3: Det vil være manglende beslutninger om tiltak i planen og utvikling av negative holdninger, særlig hos bilførere.

” Det krever blant annet tydelig politisk prioritering

1: I Utrykningspolitets strategi, ”Underveis mot 2012” skriver vi at ”Antall drepte og hardt skadde i trafikken skal ned. Så enkelt og så vanskelig.” Dette utsagnet peker både på muligheter og utfordringer i en markant nedgang i antall dødsulykker. Mange gode trafikksikkerhetstiltak er allerede brukt, og det kan derfor bli vanskeligere å oppnå en ytterligere reduksjon jo lenger ned tallene kommer. Vi mener at fortsatt utvikling av tiltakene rettet mot risikofaktorer og risikosjåfører, vil bidra til en reduksjon i antall drepte og hardt skadde innen 2020. En ambisiøs målsetning i en nullvisjonsstrategi er riktig.

2: Det er summen av tiltakene som er avgjørende. Når det er urealistisk at det i løpet av en tiårsperiode blir motorvei eller midtrekkverk på hele hovedveinettet, eller bilbeltelås, fartssperre og alkohollås i alle kjøretøy, må politiet fortsatt ha fokus på sjåførrettede tiltakene. En fortsatt satsning rettet inn mot risikovillige unge og uerfarne sjåfører vil bli prioritert. Vi mener at tiltak rettet mot unge førere som overtreder vegtrafikkloven i prøveperiodene er viktig og bør iverksettes så snart som mulig. Det er også en utfordring at flere norske sjåfører kjører under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol (legemidler eller narkotika). Derfor må politiet gis hjem-



Roar Skjelbred Larsen, konstituert sjef for Utrykningspolitiet

mel til å teste for disse stoffene langs veien, på lik linje med alkoltesting.

Sjåfører som har et kriminelt rulleblad er overrepresentert i dødsulykker og tiltak mot denne gruppen vil bli prioritert. Trafikksikkerhetsarbeid og kriminalitetsbekjempelse på vei er ofte to sider av samme sak. Et av tiltakene vil vil iversette er bruk av utstyr for avlesning av kjennetegn, for å avdekke bl.a. stjalne kjøretøy på norske veier.

3: En reduksjon eller svekkelse av tiltakene rettet mot føreransvar og førerferd, kan medvirke til at målet for 2020 ikke blir nådd. En hindring vil også kunne ligge i politisk vilje til å innføre upopulære tiltak, som vil begrense bilistenes opplevde frihet på veien. For å oppfylle nullvisjonens målsetning, vil innføring av frihetsbegrensende tiltak i vegtrafikken virkelig føre til at vi når målene som er satt i NTP. I dag finnes det teknologi som begrenser friheten til ikke å bruke bilbelte (bilbeltelås), friheten til å kjøre ruspåvirket av alkohol (alkollås) og friheten til å kjøre ut over fartsgrensene (fartssperre). Fartssperre er allerede innført overfor tunge kjøretøy. Spørsmålet er om det vil være et større inngrep overfor personbilisten enn for lastebilsjåføren, hvis tiltaket kan føre til en markant nedgang i antallet drepte og hardt skadde på norske veier.

AKTUELT

Mykje lys og mykje (fjern)varme



Ny tidsalder: Hammerfest går inn i en ny tidsalder med blant annet oppvarmede fortau og ny gatebelysning. Her ser man sentrum ved Kulturhuset.

En ny tidsalder. Slik omtales det som nå skjer i Hammerfest. For byens gater og hus skal varmes med fjernvarme. På sikt er planen å bruke kjølevannet fra gassproduksjonen på Melkøya til oppvarming.

Av Lisa Sundstrøm

Hammerfest, verdens nordligste by, var den første i Norge som fikk elektrisk gatebelysning. Det skjedde i 1891. En ny tidsalder startet.

Opprusting

Nå går Hammerfest altså inn i en ny epoke. Byen skal få skiferbelagte, oppvarmede fortau og nye gatelys.

Den estestiske utformingen av gatene får høy standard. Og Statens vegvesen er en av hovedaktørene i "ansiktsløftingen".

Det handler om riksveg 94 gjennom Hammerfest sentrum. Opprustinga av riksvegen, de kommunale sentrumsgatene, kryss, fortau og parkeringslommer - er et samarbeidsprosjekt mellom Hammerfest kommune, Hammerfest Energi Varme AS og Statens vegvesen. Opprustinga innebærer blant annet utskifting av dagens vann- og avløpsanlegg - noe som startet høsten 2009 - og som så langt har betydd graving og stengte gater og vegger. Anleggsperioden er lite kundevennlig - ikke minst fordi den påvirker byens forretningsliv og turisme. Men i jula var det en måned shopping-stopp på anlegget. På tross av tre års anleggsarbeid sier de likevel i Hammerfest: Det må bli verre før det bli bedre.

Ny tidsalder

Byen har hatt stor trafikkvekst knyt-

tet til landanlegg for olje- og gassindustrien. Det har ført til stor belastning for rv. 94 som går rett gjennom sentrum. Opprustinga av vegger og gater skal gjøre Hammerfest til en mer trafiksikker by.

Anleggsarbeidene startet for fullt i fjor høst. I 2012 skal alt være ferdig.

- Inntil da må folk og biler belage seg på stadig endring i trafikkmønstre - og anleggsarbeid, sier byggeleder Torgeir Dahle.

2 meter tele

Men det går stadig framover.

- Om cirka en måned starter

skiferlegginga av fortauene - i telt med varmeluft, forteller Dahle.

Det er nemlig kaldt i verdens nordligste by. Kuldeperioden i Norge har ikke unngått Hammerfest.

- Mens anleggsarbeidene lenger sør i landet stopper når tela er 40 centimeter, og 70 mann permitteres - jobber vi for fullt. Tela er 2 meter her. Hadde vi tatt lignende hensyn kunne vi ikke drevet med anleggsarbeid nord for Sinsenkryss, sier Torgeir Dahle.

Vil du vite mer om Hammerfest-prosjektet - sjekk www.vegvesen.no/Hammerfest



Lyse hoder: Statens vegvesens folk i prosjektet: Oddbjørg Mikkelsen (t.v.), Øyvind Moberg Larsen, Oddbjørn Opgård og Torgeir Dahle - henholdsvis seksjonsleder, kontrollingeniør, kontrollingeniør og byggeleder. (Foto: Lisa Sundstrøm)

FAKTA

Noen byggeprosjekter på det nye fylkesvegnettet i Norge:

Akershus:	Fv. 152 Ottersrud-Gislerud, fv. 164 Løkkåstunnelen.
Oslo:	Bogstadveien
Oppland:	Fv. 33 Tobru-Stangestua, fv. 254 Tretten bru, fv. 255 Jørstad-Segelstad bru
Buskerud:	Fv. 283 Øvre Sund bru
Rogaland:	Fv. 7 T-forbindelsen
Hordaland:	Fv. 48 Helland-Hafsgårdsdalen, fv. 546 Austevoll-brua, fv. 551 Årsnes ferjekai, fv. 563 Klepppestø-Ask, fv. 567 Hauge-Lonevåg
Sogn og Fjordane:	Fv. 609 Dalsfjordsambandet, fv. 616 Bramangersambandet
Møre og Romsdal:	Fv. 64 Atlanterhavstunnelen, fv. 653 Eikesundsambandet
Sør-Trøndelag:	Fv. 717 Sund-Bradden
Nord-Trøndelag:	Fv. 769 Lænn-Sørenget
Nordland:	Fv. 78 Tøntunnelen med tilknytningsveger
Troms:	Fv. 858 Ryaforbindelsen

10 milliarder på fylkesvegene

Landets 19 fylkeskommuner vil i år samlet bruke nesten 10 milliarder kroner på det nye fylkesvegnettet.

Kjell Wold

Det viser en oversikt innhentet av Maskinentreprenørenes Forbund (MEF). Mens fylkene i 2009 disponerte 3,7 milliarder kroner til drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvegene, vil de i 2010 bruke 9,9

milliarder kroner. Av dette går hele 4,9 milliarder kroner til investeringer mot 1,7 milliarder i 2009.

I statsbudsjettet for 2010 har Statens vegvesen fått en samlet bevilgning på vel 14 milliarder kroner, hvorav 5,1 milliarder går til investeringer. Det gjør fylkene til en nesten like stor vegbygger i 2010 som staten.

Overføring av 17.200 kilometer veg fra staten til fylkene ved nyttår er del av den store Forvaltningsreformen.

På fylkesvegnettet foregår det nå

hektisk byggeaktivitet på over 20 større prosjekter rundt om i landet. Et av dem er fv. 283 Øvre Sund bru i Drammen til nær 540 millioner kroner. Men det er Vestlandet som har flest byggeprosjekter på det nye fylkesvegnettet. Over halvparten av de pågående byggeprosjektene på fylkesvegene foregår der.

Bare i Vestfold, Hedmark, Telemark og Aust-Agder er det ingen større vegprosjekter under bygging på fylkesvegene akkurat nå. Men planer finnes det rikelig med.

Minimum: – Vi velger en minimumsløsning på samferdselsavdeling for å unngå dobbelt vegadministrasjon, sier fylkesordfører i Buskerud Roger Ryberg. (Foto: Kjell Wold)



Vil unngå dobbel vegadministrasjon

– Fylkeskommunene velger ulike modeller og bemanning på sine samferdselsavdelinger. Vi velger en minimumsløsning for å unngå dobbel vegadministrasjon.

Kjell Wold

Det sier fylkesordfører i Buskerud, Roger Ryberg. Han er kjent med at noen fylkeskommuner velger å bygge opp store samferdselsavdelinger, mens andre velger mellomløsninger. Ryberg er veldig komfortabel med at Buskerud velger en minimumsløsning.

800 mill i 2010

Buskerud fylkeskommune etablerer fra 1. februar 2010 en egen samferdselsavdeling med seks medarbeidere hvorav bare én er nytilsatt.

Ny samferdselsjef tiltrer også i februar. 3 1/3 av eksisterende stillinger i utviklingsavdelingen og hos fylkesrådmannen går også inn i

den nye samferdselsavdelingen. Totalt har samferdselsavdelingen i Buskerud i 2010 et budsjett på 800 millioner kroner. 540 millioner kroner går til veier, 240 millioner til kollektiv og skoleskysst, mens 20 millioner kroner går til administrasjon, løyveforvaltning og Transporttjenesten for funksjonshemmede.

Ett vegvesenrike

– Vi har den fordel i Buskerud, at vi har et meget godt forhold til Statens vegvesen og har hatt det i lang tid. Vi har samarbeidet tett og godt med Statens vegvesen både på region og fylkesnivå.

At Buskerud igjen ble slått sammen til ett vegvesendistrikt ved nyttår styrker bare dette forholdet, sier Ryberg.

Han tror ikke det bør by på samarbeidsproblemer at fylkeskommunene i Norge har valgt noe forskjellige løsninger på hvordan de har bygd opp sin samferdselsadministrasjon.

Sams og klar linje

– Vi synes vi kjører en klar linje

med sams vegadministrasjon og har derfor valgt det vi anser for å være en minimumsløsning for administrasjon i fylkeskommunen. Vi føler vi er i rute, har god oversikt og et godt samarbeid med Statens

vegvesen, sier Ryberg.

Styringen av vegsakene skjer gjennom rammeavtale og årlige leveranseavtaler i

tråd med de anbefalinger som er gitt av fylkesrådmennene og regionvegsjefen i Region sør. Fylkestinget i Buskerud vedtok i desember 2009 både et Handlings-

program for nye fylkesveger 2010-2013 og en Fylkesvegplan 2010-2013 for de gamle fylkesvegene. Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune lager nå et felles plandokument som skal være ferdig 1. februar i år.

Tror etaten stiller opp

Buskerud fylkeskommune har opprettet sin nye samferdselsavdeling

som en egen avdeling direkte under fylkesrådmannen. Siden Buskerud har valgt det de kaller en minimumsløsning på samferdselsadministrasjon, forventer fylkesordføreren betydelig faglig og praktisk støtte fra Statens vegvesen. Det har han full tillit til at Statens vegvesen vil stille opp med.

– Vi har faste ukentlige møter med Statens vegvesen og er godt samstemte slik at vi bør unngå dobbeltarbeid.

Utfordringene for Statens vegvesen kommer nok når fylkestinget og samferdselsutvalget skal drive politikk på hele samferdselsområdet. Og for fylkeskommunen blir

» Vi har faste ukentlige møter med Statens vegvesen og er godt samstemte, slik at vi bør unngå dobbeltarbeid

det kanskje en utfordring å se de ulike transportalternativene mer i sammenheng i framtiden, sier fylkesordføreren i Buskerud.

Om det vil bli behov for å styrke fylkeskommunens egen samferdselsadministrasjon ytterligere senere velger han foreløpig å stille seg åpen og avventende til og se hvilke behov som eventuelt skulle dukke opp.

Samstemte?

Vegen og vi har stilt noen sentrale personer i fylkeskommunene to konkrete spørsmål om sams vegadministrasjon og Forvaltningsreformen:

– Hva legger dere i begrepet sams vegadministrasjon?

– Hvordan tror dere dette nå vil bli gjennomført og utviklet i praksis?

Tore O. Sandvik, fylkesordfører i Sør-Trøndelag og leder av fylkesordførerkollegiet i Norge:

– Sams vegadministrasjon betyr at Statens vegvesen, fylkesenhet, region og direktorat, utfører oppgaver som administrasjon og drift på vegne av fylkeskommunen. Fylkeskommunen har full styringsrett på utførelse av oppgavene innenfor lov og forskrift. Planlegging av investeringer ligger utenfor. Fylkeskommunen står fritt til å bestille tjenester av Statens vegvesen eller andre. Sør-Trøndelag fylkeskommune er innstilt på i stor utstrekning å bruke Vegvesenets kompetanse.

– Jeg tror vi finner fram til gode samarbeidsformer om dette. Arbeidet med rammeavtale og årlig leveranseavtale vil tydeliggjøre hvordan det skal gjennomføres. For å lykkes forutsetter vi at Statens vegvesen prioriterer arbeidet med fylkesvegene på nivå tilsvarende den halvdelen av ressursbruken som er satt av i sams vegadministrasjon.

Rolf-Helge Grønås, fylkesrådmann i Telemark og leder av fylkesrådmannskollegiet i Norge:

– Vegvesenets kompetanse blir heldigvis fortsatt holdt samlet og står til disposisjon for vegeieren uavhengig om det er Staten eller fylkeskommunen. Vegvesenet har bred kompetanse på bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av veier. Den kompetansen blir nå tilgjengelig for fylkeskommunene på lik linje med Staten. Det betyr at fylkeskommunene ikke har behov for å bygge opp kostbar kompetanse og eget byråkrati for å ivareta oppgaven som landets største veieger.

– De fleste fylkeskommuner har fått på plass gode avtaler som regulerer ansvar, myndighet, rettigheter og plikter mellom fylkeskommune og regionvegsjef. Basert på ”partnerskaps-tilnærming” der avtalepartene gjensidig anerkjenner hverandres roller utviklet i en god atmosfære. Det håper jeg vil prege det praktiske samarbeidet mellom partene. Samtidig må vi være krevende partnere som presser hverandre til å levere høy kvalitet og arbeide effektivt.

Hans Clementz, spesialrådgiver i KS (Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon):

– KS forventet i utgangspunktet at medarbeidere fra Statens vegvesen skulle overføres til fylkeskommunene som følge av overføring av vegansvaret. Vi har tatt til etterretning at Stortinget vedtok sams vegadministrasjon. Sams ellers felles vegadministrasjon må bety at medarbeiderne i Statens vegvesen skal betjene fylkeskommunene og egen organisasjon på lik linje.

– KS forventer at sams vegadministrasjon innebærer at Statens vegvesen skal betjene fylkeskommunene og deres ansvarsområder innen samferdsel på samme måte som Statens vegvesen og deres oppgaveportefølje. Det er viktig at fylkesansvarlig i Statens vegvesen reelt kan trekke på hele kompetansen til Statens vegvesen og er ansvarlig overfor fylkesrådmannen i fylkesvegsaker. I det samarbeidet forventer vi å finne avbalanserte og gode løsninger på aktuelle spørsmål.

A SPECIAL FOR YOU

Fem på kurs

Deltakere på kurs i Vegdirektoratet i regi av International Language School:

**Liv Nordbye**

IKT-ansvarlig for Veg- og transportavdelingen

Jobber med: Trafikant- og kjøretøysystemer, Geodata og NVDB

Bruker engelsk til: Holder foredrag om våre IT-systemer og NVDB, både her og i utlandet.

Hvorfor går du på kurs: For å bli mer dreven muntlig, både i forbindelse med foredrag og møter.

Hva er bra med kurset: Har utbytte av diskusjonscase og drilling av møtespråk. Får luket bort unoter. Hyggelig å møte kolleger som jobber med andre fag.

**Erik Sætre**

Senioringeniør, Kjøretøyteknisk seksjon

Jobber med: Typegodkjenning

Bruker engelsk til: Deltar i EU-møter om kjøretøysforskrifter og - godkjenning.

Hvorfor går du på kurs: Viktig å ha best mulig muntlige engelskkunnskaper

Hva er bra med kurset: Bra at vi kan fokusere på egne fagområder så det blir tilpasset den enkeltes behov når vi presenterer og diskuterer. Oppfordrer flere til å delta!

**Matteo Pezzucchi**

Avdelingsingeniør på Bruseksjonen

Jobber med: godkjenning og simulering av rekkverk og master

Bruker engelsk til: På EU-gruppemøter om standarder og rekkverksgodkjenning

Hvorfor går du på kurs: For å bli bedre i engelsk

Hva er bra med kurset: Får tips om hvordan en kommuniserer formelt og sosialt. Hvordan en bruker engelsk riktig på arbeidsområder; hvordan en hilser, språk i e-post og presentasjoner og så videre. Bra at det ikke er et grammatikkurs.

Deltakere på Road Communicators i Vegdirektoratet:

**Håkon Rosendahl**

Juridisk rådgiver på Kjøretøyseksjonen

Jobber med: Implementering av direktiv, saksbehandling i forbindelse med kjøretøyteknikk

Bruker engelsk til: Lesing, deltar på internasjonale møter som omhandler kjøretøy.

Hvorfor går du på kurs: For å vedlikeholde og utvikle språket

Hva er bra med kurset: Det å jevnlig få snakket engelsk og at vi får praktisere engelsk på ulike måter, vi både leser, kan holde forberedte innlegg og spontanoppgaver - en fin kombinasjon å få bruke engelsk i ulike situasjoner. Også er det morsomt og en god kursleder.

**Irina Jonsson**

Senioringeniør, seksjon for Trafikkforvaltning

Jobber med: Dynamiske trafikkdata

Bruker engelsk til: Deltar i EU-prosjektet Easy-way. Presenterer på engelsk.

Hvorfor går du på kurs: Vil bli bedre i engelsk, men også bedre til å presentere budskap.

Hva er bra med kurset: Det er fleksibelt, får utbytte selv om en ikke får med alle timene. Vi må bruke faglige uttrykk når vi diskuterer, og bedrer ordforrådet. Også har vi flink lærer og møter trivelige kolleger fra andre avdelinger.

Statens vegvesen får også stadig besøk av utenlandske grupper som vil høre om etatens erfaringer. I 2009 kom det elleve land på besøk til Vegdirektoratet, og her er hva landene var interessert i:

Polen: Trafikksikkerhet

Litauen: Bompengesystem, trafikksikkerhet

Chile: Bruer, tunneler, trafikksikkerhet

Russland: Bompengesystem

Kina: Generelt om Statens

vegvesen, betongbruer

Korea: Generelt om Statens vegvesen

Japan: Bruk av EPS/lette masser i vegfyllinger (samarbeidspartnere gjennom 25 år!)

USA (Teknologistudente): Bjørvika, turistvegprosjektet, trafikksikkerhetskampanjer

Tanzania: Samarbeid om håndbøker i forbindelse med bruer

Latvia: Håndbøker og Brutus*

Zambia: Samarbeid om bruer, kapasitetsberegninger

* Bridge Management System

English in the

We have built a new restingplace.



Excuse me, what's the far



I did not notice that e-mail. Hold on and I will take a tit in my inbox.



I'm sorry this m smells each tim



Sliter du med engelsk? Eller trenger du å trimme språket? Internasjonal stab i Vegdirektoratet har kurs der du både kan lære nye ord og vendinger og friske opp gammel engelskunnskap. Nå har de også ansatt en egen engelskeksper.

Henriette Erken Busterud

Rundt 200 ansatte i Statens vegvesen bruker engelsk i jobben, alt fra å utforme nye EU-regulativ til å lage

vegnormaler i Botswana. Vegvesenet deltar både i internasjonale organisasjoner og programmer, og har samarbeidsavtaler med enkelte land. Nordisk samarbeid utgjør over 40 prosent av dette.

Internasjonal stab har ulike tilbud til folk som vil trimme det engelske tungebåndet. "Road Communicators" er Vegdirektoratets egen engelskklubb, som tilbyr en uformell treningsarena for dem som ønsker å øve seg i muntlig engelsk.

Jevnlig trening

– Hensikten vår er å aktivisere det passive ordforrådet, sier Carl Gabrielsen, som leder klubben.

– Vi henter fram det vi kan. For eksempel kjenner vi igjen langt flere ord på papiret enn vi bruker muntlig. Øynene våre er kjent med ord og uttrykk som vi vegrer oss for å

ta i munnen, ganske enkelt fordi vi har mer lesetrening enn vi har tale-trening. Folk flest trenger ikke mer skoleteoretisk kunnskap, men jevnlig trening i å bruke det de allerede kan, sier Gabrielsen.

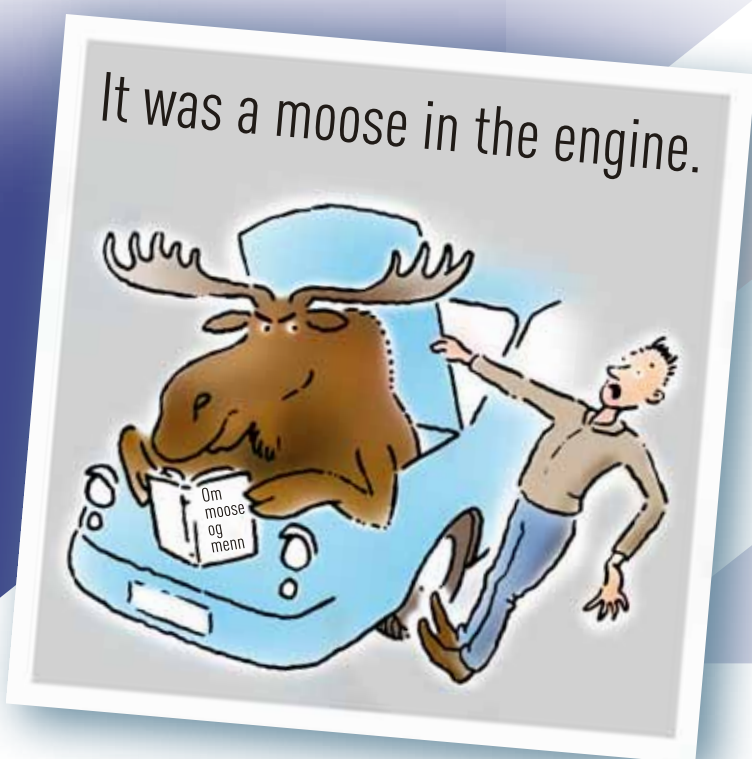
Gabrielsen legger til at en må glemme alt om å være god.

– Det er viktig å ville bli bedre over tid, og det er lettest å bli bedre når en er mentalt avslappet. Derfor legger vi opp til at det skal være litt moro. Men læring er en livslang affære, og fullstendig smertefritt er det vel aldri. Klubben krever ikke forarbeid eller påmelding, bare oppmøte og godt humør. Kom som du er og ikke tenk så mye, oppfordrer han.

Et annet kurs i Vegdirektoratet ble arrangert i regi av International Language School. Det tok for seg ulike former for forretningskom-

Waycreature

(Engelsk i Vegvesenet)



Kilde: Broken English Perfectly Spoken av Stewart Clark. Illustrasjon: Jon Opseth)

munikasjon: På programmet sto blant annet sosial engelsk, grammatikk, skriving, møte- og forhandlingsspråk og presentasjoner.

Egen språkeksper

– Vi merker pågang fra ansatte som ønsker hjelp til engelske brev, presentasjoner og lignende. Derfor har vi nå ansatt en engelskrådgiver som skal stå til disposisjon

for hele etaten. Vår nye medarbeider, Gail Adams Kvam, starter 15. februar. Hun skal holde interne kurs i engelsk, oversette fra norsk til engelsk, språkvaske hjemmesidene, publikasjoner og presentasjoner. Tanken er at hun skal være tilgjengelig for alt mulig innenfor bruk av engelsk i arbeidet, sier Marit Due Langaas, leder av Internasjonal stab.



Ny medarbeider: Gail Adams Kvam

Nyttige språkl

- Merriam-Webster med "Word of the Day" <http://www.merriam-webster.com/cgi-bin/mwwod.pl>
- Gratis materiale på Business English Resources <http://www.businessenglishonline.net/resources.htm>
- The Economist Style Guide <http://www.economist.com/research/StyleGuide/index.cfm>
- Humoristisk side www.theonion.com
- Ordbok på intranettet: N:\Clue2000\CLUE.EXE

Test deg selv:

1. Oversett:

- a) Forskrifter
- b) Tiltak
- c) Bestemmelser (lov)
- d) Retningslinjer
- e) Gjøre innvendinger
- f) Vedtak
- g) Tre i kraft
- h) Erstatte
- i) Bytte ut

2. Fyll inn riktig preposisjon:

- a) His office is the fifth floor
- b) She's very good finding solutions
- c) He's incapable understanding the problem
- d) Bergen is situated the west coast of Norway
- e) What's the reason the delay?
- f) It all depends what proposals they support
- g) Prices have risen 3 per cent

3. Hva er riktig?

- a) I am looking forward to hear from you
- b) I am looking forward to hearing from you
- c) I look forward to hearing you
- d) I look forward to hear you
- e) I look forward to hearing from you

4. Oversett setningene:

- a) Statens vegvesen styres av Samferdselsdepartementet
- b) Konsulenten holdt et kort foredrag om saken
- c) Entreprenører brøyter vegnettet
- d) Vi har bomringer i flere byer
- f) I fjor hadde vi en nedgang i antall drepte og hardt skadde
- g) På nettsidene våre finner du informasjon om førerkort
- h) Takk for sist!

Snu siden for å sjekke svar nedenfor!

Oppgave 1: a) Regulations\rules\directions
 b) measures\ c) regulations\stipulations\provisions\ d) guidelines
 e) raise objections\ f) decision\resolution\adaptation
 g) enter into force\ h) substitute\replace\compensate\ i) replace
 Oppgave 2: a) on b) at c) of d) on e) for f) on g) by
 Oppgave 3: b og e
 Oppgave 4: [Flere mulige svar]
 a) The Norwegian Public Roads Administration is an agency under the direction of the Ministry of Transport and Communications
 b) The consultant gave a short presentation on the issue
 c) Entrepreneurs/contractors clear the roads of snow
 d) We have toll-rings/toll cordons in several cities
 f) Last year we experienced a decrease in the number of killed and badly injured
 g) You will find information about driver-licensing on our website
 h) Ikke noe direkte motsykke i engelsk. Prøv: Good to see you again! (uformelt)

AKTUELT

Pris til Bølgen

■ ■ Tidligere i januar i år ble den nye gang- og sykkelvegbrua Bølgen over Lågen i Kongsberg tildelt kommunens arkitekturpris for 2009. Det er arkitekt Arne Eggen som har tegnet Bølgen som ble åpnet i Sellikdalen sør for byen i juni i fjor. Bølgen er en viktig del av satsingen på Kongsberg som sykkelby. (Foto: Kjell Wold)



Ski- og vegtunnel mulig

■ ■ En teknisk rapport fra Sintef fastslår at planer om en kombinert ski- og vegtunnel på Vegglijfjell er fullt mulig. Daglig leder Dag Åsmund Bilstad sier fjelltunnelen på 2,2 kilometer kan bygges mellom Veggli i Buskerud og Tinn i Telemark. Tunnelen blir treningsanlegg for langrenn og skiskyting om sommeren og vegtunnel om vinteren.



Trygg NM-trafikk

■ ■ Trafikkavviklingen under ski-NM i Vestfold i midten av januar gikk til alles tilfredshet under NM-dagene i Stokke. Både på gamle og nye E18 fløt trafikken jevnt og trygt selv om Stokke ble invadert av nærmere 50.000 tilskuere.

– Samarbeidet mellom oss, politi, NM-arrangør og vertskommunen gikk uten noen problemer, sier Reidar Jørgensen (bildet) i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

Bluesband: Fuzzkompaniet med besetning frå Vegvesenet i Bodø pluss trommiskollega frå Hammerfest vil skape blues-stemning på nord-norsk aften på Kulturdagene. (Foto: Kurt Magne Stormo)



Trønderrock: Åge Aleksandersen og Sambandet skal sørge for god feststemning. (Foto: Linedans)



**ÅGE ALEKSANDERSEN
SPELAR FOR VEGVESEN-
TILSETTE:**

Levva livet på Kulturdagane

På Kulturdagane blir det "myttji lys og myttji varme" og trønderrock med Åge Aleksandersen. Men Åge og Sambandet får sterk konkurranse: For rundt om i det vegvesenske kongeriket førebur folk seg på opptrekk av ulike slag.

Henriette Erken Busterud

11-13. juni brakar det altså laus for fjerde gong. Då blir det liv og røre på Vegmuseet med kulturelle og kreative krumspring. Du vil garantert reise heim med muntre minne i bagasjen.

– Her blir det alt frå revyar og friske parodiar til smørtenerar og konkurransar til "lands og vanns". Du kan stappe i deg etnisk mat frå

sør til nord, prøve varme hender og sjå artige utstillingar, for å nemne noko.

– Og så tykkjer eg det er skikkeleg moro å invitere til storkonsert på fredagskvelden med Åge og Sambandet. Her blir det garantert trøkk og god feststemning, seier kulturdagsleiar Signe Eikenes.

Konserten med trønderrockkongen Åge, er berre for Statens vegvesen-tilsette med følge.

Full aktivitet

Jan-Erik Myhr, som er seksjonsleiar på Trafikant- og kjøretøyavdelinga i Møre- og Romsdal, har ansvar for programmet for idrett, lek og moro.

–Det blir sandfotball og sandvolleyball som sist. Dessutan vil vi prøve å få til klatring og rappelering. Vi skal og ha ein kultursti - for å bli betre kjende med museet både ute og inne. Nede på marknadsplassen prøver vi å få til ulike aktivitetar - som lassokasting og pil og bue.

Og ikkje minst skal vi ha ein kappetrid mellom regionane - ei hinderløype med ei rekkje utfor-



Strikkar i veg: Lisa Sundstrøm i Region nord legg to pinnar i kross for å øke veglengda. Denne vegen skal inngå i ein collage. (Foto: Benn Sørstad)

dringar. Kva det skal kappast om, vil han ikkje ut med.

–Men det er mellom anna eit lite vatn på museet, seier han løyn-domsfullt.

– Skal skape samhold

Vegdirektøren skal delta for første gong, og er spent på kva som ventar. På spørsmål om kva han vil med Kulturdagane svarar han:

– Vi skal bygge samhold, skape energi og arbeidsglede. Kulturdagane skal vere med på å styrke etatskjensla både før og etter arrangement. Desse dagane skal gje oss energi, humor og nye kjennningar, og medverke til større arbeidsglede så folk gjer ein enda betre jobb, seier han. Om han sjølv skal på dei skrå bredder vil han ikkje avsløre.

Håper på tre tusen deltakarar

– Eg håper planane våre vil freiste, så vi får ei rekordstor deltaking. Sist kom det nærare 2000, og eg håper at mange melder seg på, enten det er som om publikum eller deltakar.

Med kulturdagane kan vi vere med å skape framtida i Statens vegvesen, understrekar Eikenes.

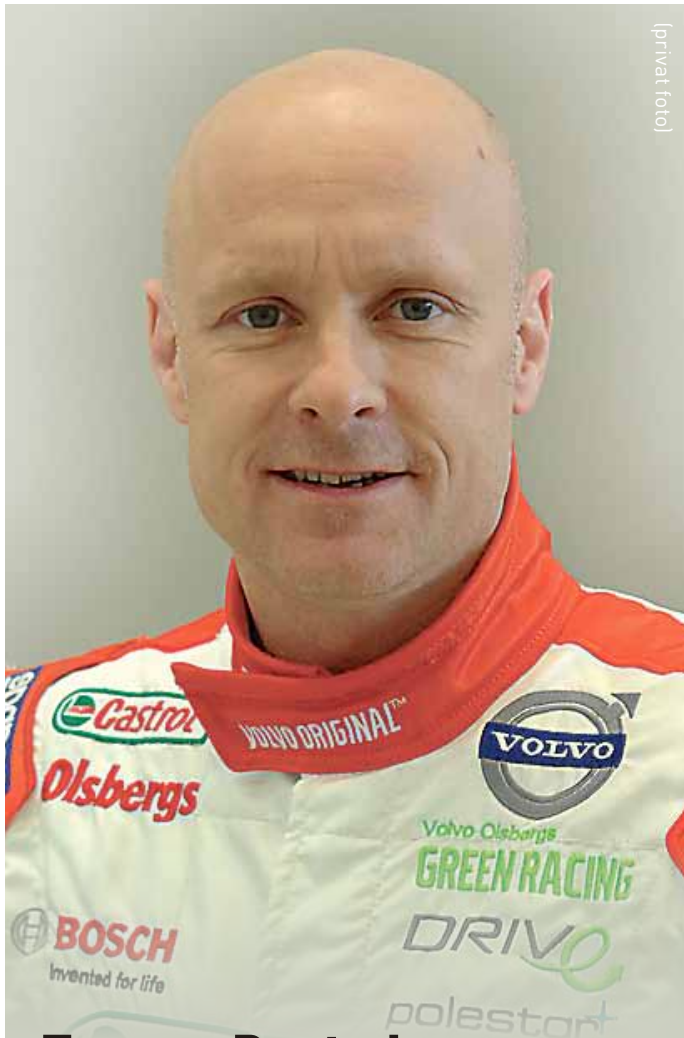
– All erfaring tyder på at dei som har det kjekkast er dei som overnattar i lag med kollegar i hytter, seier Kulturdagsgeneralen og oppfordrar kollegar til å byrje med planlegginga. Påmeldingsfristen blir i april, og det kjem meir informasjon både på Vegveven og i Vegen og vi.

Har du idéar eller vil bidra med noko?

Kontaktpersonar i regionane/Vegdirektoratet

Region øst	Steinar Svensbakken
Region sør	Hanne Juul
Region midt	Irene Bolsø
Region vest	Metitte Skjerve
Region nord	Lisa Sundstrøm og Bente Skogdal
Vegdirektoratet	Irene Solhøi

Hete kampar: Under Kulturdagene i 2006 var det både sandvolleyball og sandfotball i solsteika - noko det vil bli i år òg. (Arkivfoto: Henriette Erken Busterud)



[privat foto]

Tommy Rustad

bilsportsutøver og biltester

1: Jeg er ikke prinsipielt imot piggdekk, men jeg er for piggfrie dekk fordi de har bedre egenskaper i de fleste situasjoner man opplever i løpet av en normal vinter. I tillegg blir piggdekk fortere dårlige enn piggfrie dekk, da piggen ofte begynner å vandre i hullet sitt. I tillegg både bråker det og forurenser det mer.

2: Først og fremst drar det opp mer svevestøv siden det hakker opp asfalten i små partikler. I tillegg slites asfalten fortere og man må derfor også asfaltere oftere enn nødvendig.

3: Det viktigste piggdekket gjør er å gripe bedre på isen ved underkjølt regn, og på rent isdekke. Spesielt ved regn på is eller snø. Stoppelengden med piggdekk kan bli vesentlig kortere med piggdekk på is og på harpakket snø om man har bil uten ABS bremses.

4: For bilbrukeren blir det kun piggdekkavgiften som gjør uøkonomisk utslag, men asfalten slites fortere og derfor får man vesentlig større kostnader på vegvedlikehold.

5: Taperne er de som plages mest av svevestøv, og vi bilister som sikkert må betale enda mer bilrelaterte avgifter.

6: Det er etter min mening ingen som vinner på piggdekkbruk. Men i enkelte ekstreme situasjoner redder man seg kanskje ved hjelp av piggdekk.

7: Det er vanskelig å finne en løsning på hvem som bør bruke pigg og ikke, men det er viktig å sette fokus på hvor bra piggfrie dekk er. I de få situasjoner hvor man virkelig trenger pigg tror jeg de fleste av oss oppfatter på forhånd hvor glatt det er, å da gjelder det å tilpasse farten etter forholdene.

8: Det viktigste er å kjøpe dekk tilpasset nordiske vinterforhold. Selv er jeg opptatt av å ha et dekk som har en skarp egg mellom dekkets rulleflate og dekkside for å få bra styring og sidegrep. Myk gummi og god seiping gir også bra gripeevne på dekket. Husk at gummien i dekk er ferskvare og bytt derfor dekk etter tre år uavhengig av slitasje. Følg med på dekktester å se etter egenskaper som er viktig for snø og is, og ikke vær for opptatt av barmark- og støyegenskaper. Vask dekkene med avfettingsmiddel en gang i blant for å holde gummien myk.

Duelleren

Riktig dekkvalg er noe mange er opptatt av, men hva skal jeg velge, piggdekk eller piggfritt vinterstid? Vi har utfordret to motorsportsutøvere, som har ulike konklusjoner, til å utdype hvorfor de har endt som henholdsvis piggfri- og piggdekktilhengere.

Av Håkon Aurtien

- 1) Er du for eller mot bruk av piggdekk, og hvorfor?
- 2) Hva er de viktigste miljømessige konsekvensene ved bruk av piggdekk?
- 3) Hva er de viktigste trafikk-sikkerhetsmessige konsekvenser ved bruk av piggdekk?
- 4) Hva er de viktigste økonomiske konsekvensene ved bruk av piggdekk?
- 5) Hvem taper mest på bruk av piggdekk?
- 6) Hvem vinner mest på bruk av piggdekk?
- 7) Går det an å redusere ulempene ved bruk av piggdekk uten å kutte ut bruken helt?
- 8) Hva er ditt dekk-råd til bilister på norske vinterveier?



[privat foto]

Eyvind Brynildsen

rallyfører og brøytebilsjåfør

1: Jeg er for at vi skal bruke piggdekk og salte mindre. Jeg tror det ville redusert ulykkestallene på vinterføre.

2: Ved å salte mindre vil vi få mindre rust på biler, og mindre eksosutslipp ved å transportere saltet og strø det ut. For ikke å tenke på alt i veikanten som blir nedstrødd av salt.

3: Man får etter min mening mye bedre grep på is og snødekke. Og man vil få et jevnere grep.

4: Et piggdekk varer etter min mening lenger og er ikke den ferskvaren som et piggfritt dekk er. Piggfritt må ha en myk gummi som kan absorbere vannet på overflaten av isen for å virke. Det gjør den ikke med en gammel gummi.

5: Her ville en piggmotstander si svevestøv. Ved å slutte å salte vil man få snødekke veier hvor det er strødd sand og man får bra grep uten å lage svevestøv.

6: Bilføreren og medtrafikanter. Skal piggfrie vinterdekk gi godt feste på det mest krevende av vinterfører, is, er de avhengig av en stor anleggsflate, myk gummiblanding og et mønster som har mange kanter. Ulempen med de fleste piggfrie dekk utviklet for nordiske forhold, er at de på grunn av dette har dårlige egenskaper på bar vei, og da spesielt i form av dårlige bremse- og dårlige dreneringsegenskaper.

7: Ja, ved kun å salte motorveier som E6 og E18. Da vil vi få bort svevestøv og vi vil få et jevnt underlag i motsetning til dagens punktvis glatte underlag hvor saltede veier skyter is.

8: Kjør med pigg og kom hel frem. Piggdekk har gode bremseegenskaper på våt asfalt, slaps, snø og is.

PIGG VS PIGGFRIITT

– Krever bedre vedlikehold

– Skal det bli god aksept i befolkningen på å begrense piggdekkbruket, må det bli atskillig bedre vegvedlikehold i byområdene, med langt bedre snørydding, salting og renhold, sier Kjell Magne Aalbergsjø.

Håkon Aurlien

Han hadde testet vinterdekk i 16 sesonger da han i fjor sluttet som bilbladredaktør for å konsentrere seg om bilstatistikk og faktaopplysninger i Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

– Det siste jeg gjorde var å samle kremen av tilgjengelige piggfrie dekk til test i Finland, sier han og presenterer tabeller og fakta. Markedslederen viste seg å være nesten uslåelig på is. Hovedkonkurrentene er litt bedre på våt veg, snø og slaps.

– Det dekket ville jeg valgt på min bil, det har bedre balanse mellom alle de kritiske vinterregenskapene, sier Aalbergsjø.

Også piggdekk

– Hadde jeg derimot bodd i en dalside, hadde jeg nok valgt et piggdekk, sier han.

– Med piggdekk kan du ha en mer offensiv kjørestil, klarer deg bedre på fire låste hjul og kan spinne deg gjennom slaps og snø og finne et grep på isen under, sier Aalbergsjø.

– Jeg skjønner at det er mange i Norge som vil kjøre med pigg. Det er det beste allrounddekket men har ulemper i form av økt støy og asfалtslitasje, sier han.

Mønster

Mange års testing av dekk har fortalt han at riktig gummiblanding bare er et av flere faktorer med betydning for trygg vinterkjøring. Blant annet er mønsterdybde viktigere enn hva folk flest tror.

– Det viser seg at bremselengden øker dramatisk på mange vinterdekk så snart mønsterdybden kommer under fem millimeter. På sommerdekk skjer det samme rundt tre millimeter. Vi bør skjerpe kravene til disse verdiene, sier han.

Renhold

Han har også merket seg betydningen av renhold av vegene.

– Mange land har en langt høyere standard på renhold enn det vi har i Norge. Vi har egentlig ingen tradisjon for renhold langs veg på vinteren, men det burde vi ha og det er åpenbart at det ville bedret både miljø og sikkerhet, sier han.



Scorer: –Piggfrie dekk scorer høyt, men aksept for piggfri kjøring forutsetter bedre vedlikehold av vegene, sier Kjell Magne Aalbergsjø. (Foto: Håkon Aurlien)

Slik får du dekket be

– Den gode sjåføren trenger ikke piggdekk og vil kjøre helt problemfritt med dagens piggfrie dekk, sier Frank Larsen. Autoriteten på vinterdekk mener langt flere kan kjøre piggfritt enn i dag. Men han mener også at noen bør kjøre med pigger.

Håkon Aurlien

– Noen sjåfører blir utrygge om de må kjøre piggfritt og en utrygg sjåfører er en veldig dårlig sjåfører. Derfor bør disse få lov til å fortsette å kjøre med piggdekk, sier han.

– Ikke press

Larsen er sentral i bransjeorganisasjonen Scandinavian Tire and Rim Organisation, som samarbeider med landenes myndigheter om tekniske regelverk for dekk.

– Den enkeltes dekkvalg er, helt likt med dekkbransjens tekniske utvikling, snakk om et kompromiss der ulike og til dels motstående egenskaper må balanseres mot hverandre.

– Vi skal ikke presse folk til å kjøre med dekk de ikke er trygge på, sier han.

– Et piggdekk har gummi som sikrer godt grep på våt, snødekket eller bar veg, og bruker piggene for å kompensere på isgripeegenskapene. Det har folk lært seg.

– Tar man bort piggene fordi det hele må balanseres mot miljøhensyn, må det igjen kompenseres gjennom en annen gummiblanding som også ivaretar isgripeegenskapene, forklarer han.

– Det har bransjen lyktes med. Gode piggfrie dekk i dag er slik at en bilfører skal kjøre på relativt glatt is for å ha mer nytte av piggdekk, sier han.

Askim

Frank Larsen har i en årrekke hatt en sentral hånd i utviklingen av vinterdekkteknologi i Norge og Norden. Han holder fortsatt til i de gamle Viking dekk produksjonslokalene i Askim, men jobber til daglig som teknisk sjef for Norden i markedslederen Continental i tillegg til rollen i bransjeorganisasjonen.

I midten av februar lanserer Larsen en ny piggtype på testbanen ved Lillehammer. De er kvadratiske, og kan ikke selges i Frankrike fordi regelverket der sier at pigger skal være runde.

– Piggdekk brukes i de fleste land med kaldt klima, men de fleste land har et gammelt regelverk. Norge er helt i forkant, og det skyldes et veldig godt samarbeid mellom myndigheter og bransjen, sier han.

Nordisk

Larsen har beholdt en teknisk utviklingsgruppe rundt seg i Askim og mener det har vært veldig viktig for utviklingen av piggfrie dekk tilpasset de nordiske forholdene.

– Dekk for nordiske forhold må møte andre krav enn dekk for mel-



lomeuropeiske forhold. Der feier man vekk snøen vinterstid og har deretter våte eller tørre veier. Vi har mye isete overflater og da må vi ha dekk som også gir et godt veggrep på is, forklarer han. Men den egenskapen går på bekostning av veggrepet på våt veg.

– For 15 år siden ble det solgt japanske piggfrie vinterdekk i Norge som var gode på is, men helt uakseptable på vått føre. Det bidro nok til skepsis mot piggfrie dekk, sier han.

I dag mener han de beste piggfrie dekkene er helt på linje med piggdekk på vått føre. Selv anbefaler han de som kjører piggfritt å legge om tidlig på høsten, fordi våtegenskapene da vil være bedre enn sommerdekkenes våtegenskaper.

– Og så vil man være forberedt den dagen det er snø og is på veien, sier han.

Mer piggfritt

I 15-20 år har andelen piggfrie dekk økt i Norge. Nå selges ifølge Larsen omtrent like mange piggfrie vinterdekk som piggdekk. I nabolandene har ikke støvproblemen

Valgets kval: Frank Larsen mener dekkutviklingen er kommet såpass langt at den jevnt gode trafikant har marginal nytte av å kjøre med piggdekk. Men han vil fortsatt ha piggdekk som alternativ. (Foto: Håkon Aurlien)

fra vinterdekk hatt samme fokus. Men nå ser han tegn på at Sverige og Finland kommer etter for fullt. Blant annet innfører nå Stockholm piggdekkforbud på enkelte hovedveger.

Han tror ikke piggdekkene vil forsvinne helt. Mange førere vil ønske å kjøre med pigger, og noen piggdekkbrukere trengs også på vegene for å unngå polering og glatt veg.

– Pigger slår seg ned i isen og holder igjen dersom gummien sklir. Pigger rubber også opp overflaten, til nytte for andre trafikanter. Dessverre har vi ikke piggteknologi som hinder asfалtslitasje og da blir det å balansere fordelene mot ulemper. 20 prosent piggdekk og 80 prosent piggfritt er godt balansert fordeling i byene, kanskje litt lite på steder med lite trafikk, sier Frank Larsen.

– Folk må

– Skal folk flest velge bort piggdekkene må de overbevise seg selv om at det er et riktig valg, sier Lisa Sundstrøm.

Håkon Aurlien

I begynnelsen av februar blir folk flest i Tromsø invitert til en glattkjøringsbane der biler med ulike dekk står klar til prøvekjøring.

– Folk må få prøve selv hvordan det er å kjøre med eller uten pigger på vanskelig vinterføre, og de må få snakke med folk som har erfaring og som de vet de kan stole på, sier kommunikasjonsrådgiveren i Statens vegvesen

Uten effekt

Kampanjebeidret for piggfrie dekk i Tromsø startet i 2005, organisert som et eget prosjekt med en rekke deltagende organisasjoner.

Behovet Flere pigger av

Bergen, Hamar og Grenlandsområdet har hatt en økning i piggedekkbruken det siste året mens 12 byområder har hatt en nedgang.

Håkon Aurlien

De 15 byområdene der Statens vegvesen teller piggedekkandelere, er alle områder der piggedekkbruken har skapt eller er i ferd med skape for dårlig luftkvalitet.

– Jevnt over ser vi en nedgang i piggedekkbruken, men noen steder må det åpenbart hardere lut til for å unngå at grenser for luftkvalitet blir overskredet, sier sjefingeniør Pål Rosland i Statens vegvesen Vegdirektoratet. Grensene ble overskredet i Trondheim sist vinter. Statens vegvesen har et selvstendig ansvar for å sette i verk tiltak der forurensning fra vegtrafikken går ut over fastsatte helsestandarder. Det er derfor det er innført nasjonale mål for luftkvalitet.

– Kommunene er forurensningsmyndighet men vi må være pådriver for tiltak i tett samarbeid med kommunene, sier han

Kommunene har ulike mål for piggedekandel: Oslo har et mål om maksimalt 10 prosent piggedekk mens Tromsø har et mål om 50%.

– Vi mangler sikker viten om hva som er den optimale fordelingen piggedekk/piggfrie dekk i byområdene våre. Vi antar at vi trenger noen piggbukere for å unngå polering av vintervegene, men vi ser samtidig at trafikantene er flinke til å tilpasse kjøringen etter den dekkutrustningen de har valgt.

– Så langt vi vet er det ikke flere som kolliderer på glatt føre med piggfrie dekk enn med piggedekk, sier Rosland.

Prosentandel personbiler utstyrt med piggedekk

	1999	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bergen	37	27	30	28	21*	10*	14*
Oslo	50	28	24	19*	19*	16*	16*
Trondheim	67	39	38	35*	30*	20*	20*
Drammen	48	34	29	25	26	27	30
Fredrikstad/Sarpsborg	---	---	---	40	34	30	28
Stavanger/Sandnes	36	28	30	31	28	33	28
Kristiansand	---	---	---	40	46	37	35
Hamar	---	---	---	55	61	40	47
Porsgrunn/Skien	---	57	55	54	48	50	
Lillehammer	---	---	63	54	57	55	53
Ålesund	---	---	66	62	69	75	65
Tromsø	---	---	93	89	91	91	82

FAKTA

Strengt støvgrens

Det er strenge grenseverdier for hvor mye svevestøv det kan være i luften.

Målestasjoner registrerer luftkvaliteten og tiltak må settes i verk dersom det mer enn 35 døgn i året måles støvkonsentrasjoner over 50 mikrogram (milliondel av et gram) pr kubikkmeter luft.

Ett gram svevestøv fordelt over hele Ulleval stadions gressmatte i tre meters høyde ville være nok til å utsette fotballspillerne for grenseoverskridende støvkonsentrasjoner.

Kommer svevestøvet fra vegtrafikk, må Statens vegvesen som anleggseier sette i verk tiltak i samarbeid med den enkelte kommune.



Færre: Stadig færre kjører med piggedekk i Norge. – Noen steder må det åpenbart hardere lut til for å unngå at grenser for luftkvalitet blir overskredet, sier Pål Rosland i Statens vegvesen Vegdirektoratet. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

FAKTA

Gode dekkråd

På www.vegvesen.no (under dekk og kjettinger) står det om de nye kravene til dekk som trådte i kraft høsten 2008. Her er et utdrag:

Det er føreren som må vurdere om kjøretøyet er sikret tilstrekkelig veggrep. Når det er glatt føre kan man oppnå dette ved å bruke vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller liknende.

Kravet om tilstrekkelig veggrep veier tyngre enn fristene for når piggedekk og kjetting kan benyttes, hvis føreforholdene krever det.

Bruk av piggedekk eller kjetting er ikke tillatt i tiden fra og med første mandag etter 2. påskedag til og med 31. oktober. I Nordland, Troms og Finnmark er tilsvarende periode fra og med 1. mai til og med 15. oktober. Det er ingen frister knyttet til bruken av piggfrie vinterdekk.

Krav

Krav til mønsterdybde er minimum 1,6 mm, men i vinterperioden 3 mm uansett dekktype

Hjul på samme aksel skal ha dekk

med tilnærmet samme egenskaper.

Bare vinterdekk tillates brukt med pigger (unntak for motorsykkel).

Hvis kjøretøy til og med 3500 kg utstyres med piggedekk, er hovedregelen at man skal ha piggedekk på alle hjul.

Hvis kjøretøy over 3500 kg utstyres med piggedekk, er kravet at man har piggedekk på hjul som sitter på samme aksel.

Gode råd:

Sommerdekk er uegnet på vinterføre på grunn av gummiblanding og dekkmønster.

Det er ikke krav til bruk av piggedekk i vinterhalvåret. Dekk med pigger kan likevel ved enkelte føreforhold gi bedre veggrep.

Dersom man benytter piggfrie vinterdekk på sommerføre, må man være klar over at disse har dårligere egenskaper enn sommerdekk på våt asfalt.

På kjøretøy med totalvekt over 3500 kg anbefales minst 5 mm mønsterdybde i vinterhalvåret.

For fullstendig informasjon se i "Forskrift om bruk av kjøretøy", § 1-4.

få lov til å overbevise seg selv

Arbeidet ga ingen synlig effekt etter de første fire årene.

Det fikk Lisa Sundstrøm til å skrive en masteroppgave hvor hun analyserte påvirkningsprosessene i arbeidet med å få et piggfritt Tromsø.

– Skal man få til forandring kreves kunnskap om hvordan påvirkningsprosesser fungerer, både i forhold til egne muligheter og hvordan folk reagerer på ulike prosesser, sier Lisa Sundstrøm.

– Prosjektet burde tidlig i prosessen ha knyttet til seg faglig kompetanse innen områdene kommunikasjon og påvirkning. Det hadde vært en styrke både i forståelsen av påvirkningsprosessene og i arbeidet med holdningsendringer, sier hun.

En femtedel

Da hun skrev oppgaven hadde 11 av 12 Tromsøbilister piggedekk på bilen, og det samme hadde de i 2005. Det siste året har piggfri-

delen i Tromsø økt til ca en av fem. Det er langt under andelen de andre byområdene i Norge med svevestøvproblematikk, faktisk motsatt av resultatene fra Oslo, Bergen og Trondheim der fire av fem bilister nå kjører piggfritt.

Men så er også målet langt mindre. Mens de øvrige byområdene har et mål om å komme ned mot ti prosent piggedekkbrukere, mener man at luftkvalitetsmålene i Tromsø blir nådd ved en halvering av antallet piggedekktrafikanter.

Trygghet

– Det oppnår man ikke med å be folk om å kjøre miljøvennlig "om de tør". Folk har bare ett sett vinterdekk, som de bruker i mange år, og er fokusert på trygghet og sikkerhet når de kjøper nye dekk. Bare en liten skare mennesker har et forhold til at deres eget valg av dekk betyr noe for svevestøvmengden i Troms, sier Sundstrøm.

Det konstaterer hun etter en serie trafikantintervjuer og etter å ha analysert meningsyttringer både i avisform og på nettstedet i løpet av kampanjeperioden.

– I valgets øyeblikk handler de ut ifra egen erfaring eller erfaring formidlet av folk de stoler på. Folk som har vært på glattkjøringsbanen og prøvd selv, forteller at de er blitt veldig overrasket over hva de har erfart, sier hun.

Bekreftet

Kommunikasjonsrådgiveren ble ikke selv overrasket over funnene.

– Jeg fikk egentlig bekreftet det jeg mente på forhånd. På en måte er det litt ille å bruke så mye tid på å bekrefte noe man allerede vet, men samtidig er det greit å ha vært gjennom en prosess der jeg er bedømt på om riktig vitenskaplig analysemetode er brukt for å komme frem til en konklusjon, sier Sundstrøm.

I oppgaven viser hun også til at

en del tiltak har ikke blitt gjennomført slik de var tenkt og de ulike aktørene har heller ikke samarbeidet like godt om alle tiltakene.

– Å jobbe med holdningsendringer krever kunnskap om befolkningens preferanser, behov og ønsker. Det krever kunnskap om hvordan holdninger dannes og hvordan man påvirker til holdningsendring. Jeg tror at en forhåndsundersøkelse i befolkningen, slik prosjektet hadde planlagt, hadde gitt et bedre utgangspunkt for hele arbeidsprosessen. Jeg tror også at flere evalueringer av tiltakene underveis i prosessen, kunne gitt gode tilbakemeldinger for det pågående og videre arbeidet, sier hun.

Overbevist: – Skal folk flest velge bort piggedekkene må de overbevise seg selv om at det er et riktig valg, sier Lisa Sundstrøm. (Foto: Torild Heimdal)



LANDET RUNDT



(Foto: Reidun Øverland)

God framdrift i utfordrende terreng

BRONNESET ■ På riksveg 70 er det god framdrift på vegarbeidet mellom Øydegard og Bronneset. I forrige uke ble det gjennomført et større sprengningsarbeid på delentreprise 2 Treekrem-Bronneset, og riksveg 70 ble stengt i vel tre timer.

– Dette var den første av tre til fire større sprengninger på den

2 100 meter lange strekninga mellom Treekrem og Bronneset. Og den ble utført for å gi plass til de neste salvene, forteller byggeleder Steinar Vestnes.

Arbeidet med den andre delentreprise startet i midten av november og skal være ferdig i desember 2010.



(Foto: Stein Jaatun)

Minnemarkering for de trafikkdrepte

BODØ ■ 11 hvite kors langs rv. 80 på Stormyra i Bodø lørdag 16. januar minnet bilistene om hvor mange som omkom i Nordlandstrafikken i 2009.

Å markere de omkomne i Nordlandstrafikken startet i 1997 i regi av Trafikkskaddes Forening, og har siden utviklet seg til slik vi kjenner arrangementet i dag. For de involverte startet det hele med en briefing på Politihuset i Bodø før

markeringen som ble innledet med en to timers oppstilling av alle mannskaper på rv. 80 inn mot Bodø. Her var Brannvesenet, Viking redningstjeneste, Ambulansetjenesten, Røde Kors, Begravelsesbyrå, Kirken v/biskopen, Politiet/Politistudentene, Trafikkskaddes Forening, Trygg Trafikk og Statens vegvesen med. Det hele ble avsluttet med en minnegudstjeneste i Bodø domkirke.



Beredskapsøvelse

ØKSFJORDTUNNELEN ■ Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt gjennomførte beredskapsøvelse i Øksfjordtunnelen, rv. 882 i Loppa kommune i Finnmark. Øvende etater var brannvesenet, ambulansetjenesten, Lensmannen og Helseneteret i Loppa kommune, brannvesenet i Kvænangen kommune og 330-skvadron fra Forsvaret. I tillegg var 110-sentralene i

Troms og Finnmark-, AMK-sentralene i Troms og Finnmark-, Vest-Finnmark politidistrikt-, VTS- og Hovedredningsentralen Nord-Norge involvert. Scenariet var at to biler hadde kollidert et stykke innenfor tunnelåpningen i nordre del av tunnelen. Ved hjelp av røykmaskin og diesel ble det simulert branntilløp. Markørene ble plassert rundt og i bilvrakene.



Stor stein falt mykt

STRYN ■ Steinras tilhører nærmest hverdagen på Vestlandet, men et steinsprang i oktober ved Stryn gjorde inntrykk på vegens voktere, her vegplanlegger Kurt Skagen og byggeleder Ole Egil Hagen da de passerte stedet i høst.

Det ble nemlig ingen skader

på vegen da en blokk på 15-20 tonn falt fra 1000 meters høyde og endte midt på vegen i noe som må ha vært et voldsomt smell.

Spørsmålet er om jotner eller asner, mytologiske fjelskikkelser, grep inn og beskyttet vegen mot skade. Byggeleder Lars Erik Karl- sen i Indre Nordfjord distrikt har

ingen forklaring, men forteller at en trailersjåfør var vitne til at rundt 6000 kubikkmeter stein raste ned fjellsiden. Traileren ble stanset av steinen og en hjullaster måtte til for å skyve den til sides. Den operasjonen etterlot godt synlige riper i asfalten. (Foto: Håkon Aurlien)

Bilbeltebruk i skulebussar

VOSS ■ Ifjor haust hadde trafikkant- og køyretøy på Voss og Hardanger distrikt samarbeid med Politi og Tide buss om bilbeltekontrollar i skulebussar. Etter tilbakemeldingar frå bussjåførar om lite bruk av bilbelte hos ungdommen som køyrer til og frå Voss Ungdomsskule, valde kontrollørane på Voss og ta nokre av haustens kontrollar i bussane. Det blei lansert ein konkurranse med to premieringar av bilbeltebruk: "haustens beste" og "haustens beste forbering". (Foto: Charlotte Nielsen)





Venter på sommeren

GUDBRANDSDALEN ■ Tomme stoler og benker venter på vårsola og gjester på våre vegger til sommeren. Bildet ble tatt en kald desemberdag på en rasteplass på rv. 159 vest for Lalm i Gudbrandsdalen. (Foto: Steinar Svensbakken)



Bitende kald snorklipping

HORTEN ■ Bitende desemberkulde hindret ikke hundrevis av mennesker fra å strømme til vegåpningen i Skoppum i Vestfold rett før jul. Da ble 5 kilometer ny rv. 19 mellom Kirkebakken og Re grense åpnet. Med den ble en splitter ny forbindelse og snarvei mellom E18 og landets hovedriksveg på sjøen, ferjeforbindelsen Horten-Moss, tatt i bruk. Trafikken de første ukene ligger på over 3000 biler i døgnet, godt over anslaget. (Foto: Walter Hjelvik)



Gutta tok kaka

PORSGRUNN ■ Avgangselevene f.v. Simen, Pål og Jan (4 f.v.) fra byggfaglinjen ved Høgskolen i Telemark (HiT) tok kaka da ny samarbeidsavtale med Statens vegvesen Region sør ble signert. De er tre av om lag 40 avgangselever ved HiTs bygglinje i Porsgrunn til sommeren og tre av bare sju fra første

kull med yrkesfagbrev som går ut i år. Totalt går det nær 150 elever på byggfag i Grenland. Statens vegvesen undertegnet for jul en nye fireårig samarbeidsavtale med HiT for perioden 2010-2013 for å rekruttere flere ingeniører til etaten, som sårt trenger nye folk i årene som kommer. (Foto: Wold)



(Foto: Christin Hermann)

Lys til ettertanke

VERDAL ■ Ti ble drept og nesten 240 skadd på nordtrønderske vegger i 2009. Nylig ble minnemarkeringsen "Lys til ettertanke" arrangert i Verdal. Drøyt 200 personer deltok under minnemarkeringsen "Lys til ettertanke". Arrangementet var et samarbeid mellom Trygg Trafikk, Politiet, Statens vegvesen, Landsforeningen for trafikkskadde i

Norge, Verdal kommune, russer ved Verdal videregående skole og kirken.

Fakkeltoget gikk fra Bobyen på Verdal til Statens Vegvesens kontrollstasjon. Langs E6 sto ti biler parkert som symboler over de ti som omkom. 240 fakler markerte alle som var blitt skadd i trafikken i Nord-Trøndelag i 2009.



Årets asfaltlag

OTTA ■ Hvert år er cirka 250 asfaltlag i sving med å fornye vegdekke i Norge, og for Statens vegvesen ble 2009 et rekordår med over 2,5 millioner tonn asfalt lagt på omtrent 4000 kilometer veg. Noen asfaltentreprenører er usedvanlig ryddige i kontraktsammenheng og faglig dyktige i den jobben de gjør og nå har Statens vegvesen Region øst hedret tre lag som utmerket seg i fjorårets sesong. Et av disse er Mesta AS sitt Ottadallag som ble ledet av anleggsleder

Arne Magnar Hauglund og her er fotografert sammen med Vegvesenets byggeleder Kjell Eide. Videre fra venstre: Hilde Doseth, André Aaboen, Geir Skjåk, Ola Prestjordet og Odd Nordgård. De andre utmerkelsene gikk til Oslo vei AS med utleggerbas Per Lensebakken og anleggsleder Svein Jalkeng, og KoLo Veidekke AS sitt lag i Glåmdalen ledet av utleggerbas Kjell Gunnar Solvang og anleggsleder Per Kristian Melsnes (Foto: Håkon Aurlien)

AKTUELT

33 DØDE SYKLISTAR 2005-2008:

Mange kryssulykker – dårlig sikt



Dei aller fleste dødsulykkene med syklistar skjer i kryss eller ved kryssing av kjørebanelen på veg til eller frå gang- og sykkelveg.

Kjell Wold

Det viser ei ny temaanalyse av sykkelulykker i Noreg basert på materialet frå djupanalysar av dei 33 dødsulykkene med syklistar i perioden 2005-2008. Studien er utført av Statens vegvesen Region sør i samarbeid med Vegdirektoratet.

– Hensikten med undersøkinga er å finne fellestrekk mel-

lom ulykkene for å peike på meir generelle organisatoriske problemstillingar og tiltak enn dei eksisterande rapportane frå enkeltulykker, seier Ann Karin Midtgaard som har leia arbeidsgruppa.

Eit anna formål var å peike på moglege utvikling av analysearbeidet i Statens vegvesen.

Dårlig sikt

• Arbeidsgruppa fann at 21 av dei 33 dødsulykkene med syklistar skjedde i kryss eller avkjørsler. – Eit gjennomgåande tryggleiksproblem i desse ulykkene var manglande sikt på grunn av hekker, bygnader, gjerder og liknande, seier Midtgaard.

• Dårlig sikt ble konstatert i 19 av 33 ulykker.

I tillegg er særlig avkjørsleane ofte uheldig utforma med spiss vinkel eller bratt helling til vegen. Avkjørsler til førebelse anleggsområdar utgjer ei høy risiko ved at de er så breie at tunge kjøretøy stiller seg på skrå og får syklistar i blindsona, seier hun.

• 11 av dei 22 kryssulykkene skjedde i bustadområde eller randsoner rundt sentrum.

Berre fire av ulykkene skjedde i signalregulerte kryss i sentrumsområdar. Medverkande faktorer i desse ulykkene var uklarleik om kor syklisten skulle plassere seg i kjørebanelen, sykling i gangfelt og blindsonar på tunge kjøretøy.

Reaksjonsevne

• 11 av ulykkene skjedde når syklisten kryssa kjørebanelen på veg

til eller frå gang- og sykkelvegen eller fortauet på den andre sida.

Einsidige anlegg for gåande og syklande medfører stor tromp for kryssing av kjørebanelen og mange konfliktpunkt. Fartsgrensa i bustadområde er ofte 50 kilometer i timen. Det krevjar rask reaksjonsevne av syklisten ved ein konflikt med bil.

Mange eldre

• 12 av dei 33 drepne var over 65 år. Desse sykla hovudsakelig i bustadområde.

– Kombinasjonen av høy alder, nedsett reaksjonsevne, dårleg sikt og relativt høy fart, ser ut til å medføre ein stor risiko, seier Midtgaard. Et underliggende problem ved alle desse ulykkene er manglande regulering av kor det skal syklast

og mangelfull og inkonsistent tilrettelegging for sykling.

Tankevekkjande

– Statens vegvesen skal ha ros for å ha gjennomført denne analysen. Den dokumenterer ei rekke særers interessante problemstillingar for syklistars risiko i trafikken og bidreg til å styrke kunnskapen om dette temaet. Det er særers interessant at analysen trekker fram at manglande heilskap og samanheng i sykkelvegnettet inneber mange systemskift som er ein viktig årsak til mange av dødsulykkene, seier generalsekretær Rune Gjøs i Syklistenes Landsforening (SLF). Han meiner det er tankevekkjande at barn og eldre er overrepresentert i talet på sykkelulykker. (Foto: Kjell Wold)

PC vil jobbe med trafikksikkerhet!

Den tidligere elitespilleren Petter Christian Singasaas, populært kalt PC, er ferdig utdanna trafikklærer til våren.

Christin Hermann

- Jeg er opptatt av trafikksikkerhet og hvordan vi kan redusere antallet

drepte og hardt skadde i trafikken, sier Singasaas.

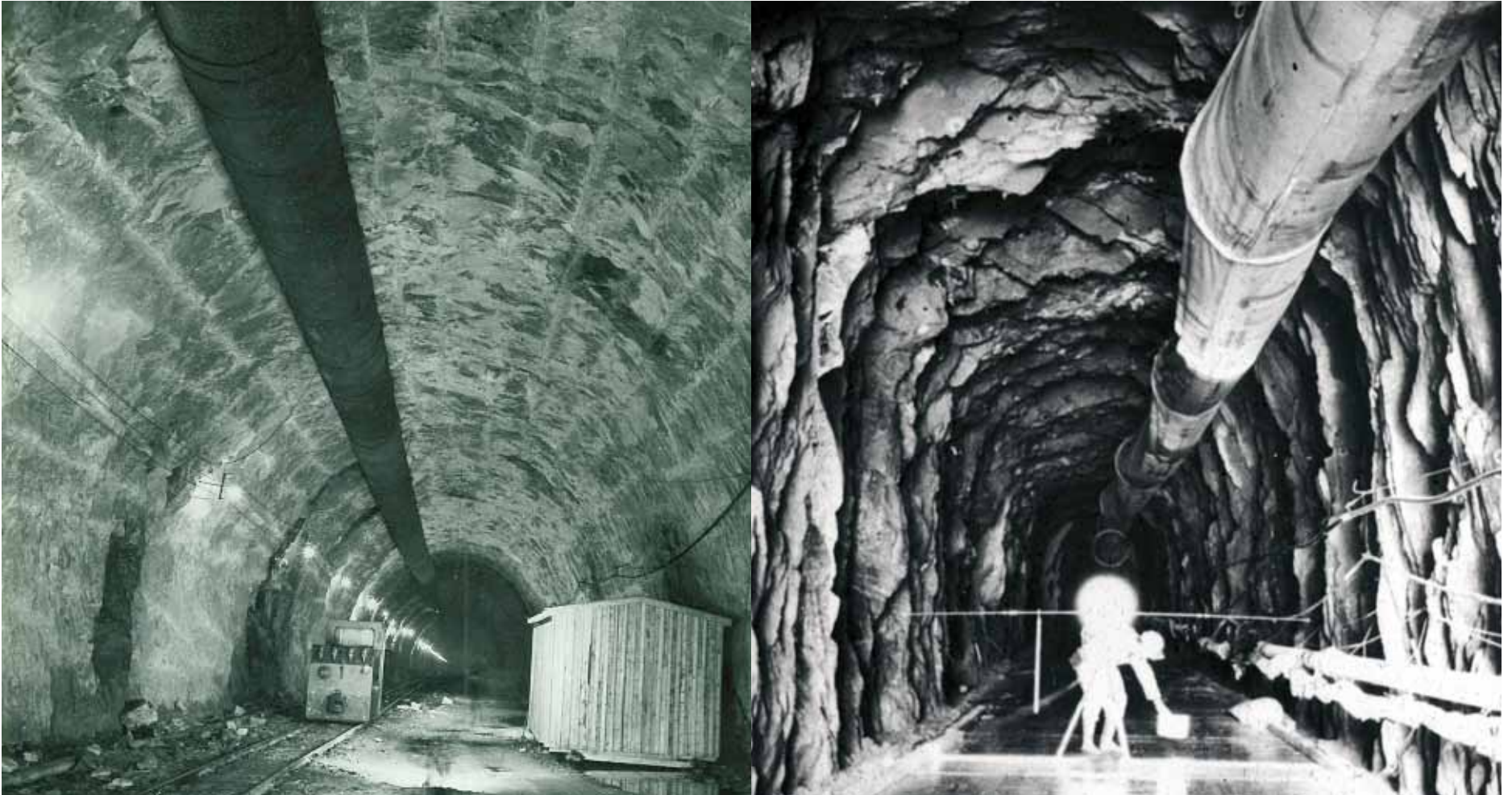
Singasaas har spilt for både Steinkjer og Molde fotballklubb, og ble norgesmester med Molde Fotballklubb i 2005. Etter 2007-sesongen la han opp. Nå vil han lære ungdommene å kjøre bil.

- Jeg har lyst til å bidra til å gi folk kunnskap og gode holdninger i trafikken, sier Singasaas.

Statens vegvesen samarbeider med den toårige trafikklærerutdanningen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Det siste året kan studentene velge en ukes hospitering i Statens vegvesen, alternativt hos politiet eller en trafikkskole.

Sikker: Petter Christian Singasaas er snart ferdig utdannet trafikklærer. (Foto: Christin Hermann)





Konturene av noko anna: Sjølv om bergkvaliteten er ulik, viser tilløpstunnelen til Tokke Kraftverk (t. v.) fra 1950-talet kva ein kan oppnå med kontursprenging. Bildet over viser tilløpstunnelen til Litjfossen kraftverk bygd tidleg på 1980-talet. (Foto: NTNU)

Vil ha 100 årstunnelar

Snart kan ein sjå gjenombrotet for tunnelar med 100 års levetid. Og tunnelane skal kreve mykje mindre vedlikehald.

Odd Erling Botn

Statens vegvesen og Norsk Forening for Fjellsprengingsteknikk (NFF) gjennomførte nyleg sitt første felles bransjemøte med tema moderne vegtunnelar.

Vegvesenets FoU-program

Moderne vegtunnelar starta i 2008 som svar på ei rekke hendingar i tunnelar i Europa og i Noreg (mellom anna nedfallet i Hanekleiv-tunnelen), og gav temanamnet for bransjemøtet. Fram til 2012 skal FoU-programmet arbeide med ein overordna strategi for bygging av nye tunnelar, samt oppgradering av dei eksisterande anlegga.

100 års levetid

– Ved å koordinere vårt bransjemøte med NFF fekk begge partar verdifulle innspel, fortel Harald Buvik, som leier FoU-programmet i Statens vegvesen. Han var òg ansvarleg for gjennomføringa av møtet.

„ Vi trur ikkje storleiken på transportkjøretøya kjem til å endre seg radikalt i framtida, ettersom dagens containerstandard er tilpassa alle transportformer vi har på land, sjø og i lufta i dag.

Eit sentralt tema på bransjemøtet var ønsket om tunnelar med 100 års levetid.

– Vi trur ikkje storleiken på transportkjøretøya kjem til å endre seg radikalt i framtida, ettersom dagens containerstandard er tilpassa alle transportformer vi har

på land, sjø og i lufta i dag, sa Vegvesenets Ole Christian Torpp, om dimensjonering av dei moderne vegtunnelane.

– Drift og vedlikehald kostar tre til åtte gongar meir i tunnelar enn på open veg, så det er eit klart ønske om å redusere dette behovet. Når dette kombinerast med ønske om 100 års levetid må krava til kvalitet i byggefasen endrast radikalt.

Forsiktig sprenging

Med fleire, mindre og meir nøyaktige sprengingssalvar får ein fine, nærast glatte fjellveggar i tunnelen like etter sprenging. Og med omsyn

til redusert behov for sikring, drift og vedlikehald kan metoden, som er dyrare enn vanleg tunnelsprenging, vise seg å vere samfunnsøkonomisk gunstig på sikt.

– Denne vinteren startar vi eit forsøk med metoden på den nye Kvivsvegen på Sunnmøre, som har fleire tunnelar. Då får vi tal å forholde oss til, forklarar Buvik.

Du kan lese meir om Moderne vegtunnelar på:

vegvesen.no/modernevegtunneler

Enklere tunnelvedlikehald

Statens vegvesen i Region midt har som de første i landet tatt i bruk en ny metode for fotografering av tunneler. Den gjør det enklere å rehabilitere og sikre gamle tunneler.

Lars Erik Sira

– Det blir stadig flere tunneler som skal rehabiliteres, og spesielt for eldre tunneler er det vanskelig å finne dokumentasjon om tunnelens tilstand, forklarar ingeniørgeolog Tore Humstad i Statens vegvesen.

Speilreflekskameraer

Metoden består av at tre digitale speilreflekskameraer monteres sammen med kraftige blitser på en rigg og fotograferer hele tunnelprofilen i serier for hver 15 meter.

Enkeltbildene limes etterpå sammen i et redigeringsprogram, slik at man får en slags ”tapetrull” av forholdene i tunnelen.

Tilstand

– Denne typen fotografering er en rask og effektiv måte å få oversikt over tunnelens tilstand både med tanke på bergforhold, sikring og plassering av tekniske installasjo-

ner. Vi er godt fornøyde med erfaringene så langt. Bildene brukes til å planlegge tiltak og anviser sikring, og de fungerer også som dokumentasjon for ettertiden, sier Humstad.

Metoden er hittil brukt i Freifjordtunnelen (5086 meter), Raudsandtunnelen (193 meter), Vulviktunnelen (250 meter) og Streketunnelen (600 meter), alle i Møre og Romsdal. Eksempel på sluttprodukt finner du på:

http://relevant.no/tunnel/freifjord_2545-3720.html



I fokus: Kamerariggen montert på bil. (Foto: Svein Roger Ivarsen, Relevant Kommunikasjon)

PERSONAL



I felten: Cato Solberg (t.h.) ute på jobb med kolleger. (Foto: Kjell Wold)

Maratonmannen

Geotekniker Cato Solberg i Statens vegvesen går av etter mer enn 50 års tjeneste i etaten når han fyller 70 år den 7. mars i år.

Kjell Wold

Med S i sløyd fra folke- og framhaldsskolen på 1950-tallet var det møbelsnekker han egentlig skulle bli. Men siden faren jobbet i Statens vegvesen, ble den unge gullverkingen fra Eidsvoll tilbudt sin første jobb i etaten som forskalingsmekker på brubygging ved Eidsvoll verk alt i 1958, 18 år gammel.

Eksklusiv gruppe

– Da jeg for noen år tilbake skulle skaffe dokumentasjon på min tjenestetid i etaten, måtte jeg ha hjelp i Statens pensjonskasse. De kunne dokumentere ansiennitet fra 1959, så jeg passerte formelt 50 års tjeneste i fjor. Men jeg vet jo at min første vegvesenjobb var i 1958, smiler den blide geoteknikeren. Med nær 52 års jobb i Statens vegvesen tilhører han en eksklusiv gruppe arbeidere med over 50 års tjenestetid i en og samme bedrift, en type yrkesutøver og maratonmann det blir færre og færre av. Etter militæret i 1961 og teknisk utdanning fra Oslo Elementærtekniske Skole fikk han

fast jobb ved Vegkontoret i Akershus i 1962. Året etter ble det Vegdirektoratet og Veglaboratoriet fram til 1965. Fra 1965 og fram til i dag har han vært ansatt ved Statens vegvesen avdeling Buskerud med hovedansvar for grunnundersøkelser.

Vemod, glede og stolthet

– Når jeg nå omsider går av til våren er det selvsagt både med vemod, glede og stolthet. Glede over en jobb jeg har fått anledning til å utvikle meg i og som jeg har trivdes med i alle år. Og stolthet over at jeg har fått være med på utviklingen av grunnboringsutstyr og metoder som har blitt mer og mer viktig i moderne vegbygging. Da jeg startet med grunnundersøkelser på 1960-tallet var det nesten bare manuelt utstyr. Fra 1967 kom de første små boremaskinene, og i 1970 den første store boreriggen utviklet av Statens vegvesen og NGL. Det siste tiåret har også dataalderen for alvor gjort sitt inntog i faget, sier han.

Solberg synes det er fint å tenke på at Statens vegvesen og norsk industri selv har vært med på å utvikle teknologien innenfor grunnundersøkelser. Nå ønsker han fart i rekrutteringen til dette arbeidet, mens han selv legger inn årene etter et av tidenes lengste vegvesenmaratonløp. Da gleder han seg til å dyrke sin nye lidenskap, golf-sporten.



Tjenesteantrekk. (Foto: Knut Opeide)



DEN NYE UNIFORMEN FOR UTEKONTROLLØRAN

Hot sto



Takk og gratulerer: Regionvegsjef Andreas Setsaa t.v. og dekan Ole Ringdal smiler tilfreds for nye fire års samarbeid. (Foto: Kjell Wold)

Regionvegsjef Andreas Setsaa oppfordrer elevene ved Høgskolen i Telemark (HiT) til å søke seg sommerjobb og senere jobb i Statens vegvesen.

Kjell Wold

Region sør øker omsetningen med hele 30 prosent i neste NTP-periode 2010-2019 og trenger flere hundre nye tilsatte de nærmeste årene. Samarbeidsavtalen med HiT

ble første gang inngått i 2006 og er en av nærmere 20 samarbeidsavtaler etaten har med universitet og høyskoler med byggfag landet rundt siden de første avtalene ble inngått tilbake på 1980-tallet. Samarbeidsavtalene med 17 av landets høyere utdanningsinstitusjoner innen bygg og ingeniørfag er en meget viktig del av etatens rekrutteringsprogram.

– Interessen for byggfag ved Høgskolen i Telemark har også økt voldsomt de seneste årene, forteller dekan Ole Ringdal ved HiT i Porsgrunn.



Antrekk i to sett: Uniformsplikt for folk i Biltilsynet vart innført i 1991. Dette vart skildra som eit "lett og ledig enhetspreg uten alt for strikt uniformering".



Oh, baby: Overingeniør Anne Marit Langedal i lykkelege omstende - med dertil høyrande vernevest for gravide. (Foto: Knut Opeide)



Godt rustet: Etatens vernetøy. (Foto: Knut Opeide)



Det nærmar seg vår, og rundt om i dei europeiske motehusa viser Gucci & gutta fram nye kolleksjonar. Men Statens vegvesen heng òg med i motesvingane - med nytt snitt og stoff på uniformar.

Henriette Erken Busterud

Det er slett ikkje berre mørke og magre modellar og blondiner med blast blick som er på catwalken om dagen. Òg eit par av Statens vegvesens eigne tilsette med glimt i auge har hatt ei travel tid i ulike positturar foran kamera: Foreviga i tjenesteantrekk og uniformar. Mellom anna i dei nye uniformane for utekontrollørane - som både har nytt snitt og stoff.

Karin Moen Bakke er både leiar av etatens uniformsutval og modell for høve.

- Uniformar vert brukt av dei som driv med tilsyn eller kontrollar. Tjenesteantrekk skal brukast av dei som jobbar som sensorar, i kontrollhallar, skrankar, resepsjonar på servicekontor og trafikkstasjonar - eller som omvisarar ved Norsk vegmuseum, fortel modell Bakke.

Men om du må vitne i ei rettsak, jobbar på ein vegtrafikksentral eller har ein skranke- og resepsjonsjobb elles, kan du òg bruke tjenesteantrekk. Frist for bestilling av tøy er 28. februar og 30. juni. Informasjon om bruk og bestilling ligg på Vegveven - søk på *arbeidstøy*. Designarbeidet er leda av Ivar Jørgensen hos Kommunikasjonsstaben.

Godt kledd på fritida

Byråkratiets barske berter og modige menn har òg vada i ulike fritidsantrekk, noko det er slutt på no. På eit lager åpenbarte det seg gufs frå forrige årtusen: Treningsdressar med fargerikt steinmønster. Silkeskjerf og slips dekorert med det same spraglande mønstret. Og jammen var det ikkje òg treningsbag, sekk, caps, shorts og paraply i same design.

På starten av dette århundret var det ein meir diskret stil på fritidsklede: Fleecejakker, allværsjakker og skjorter - alt i dempa fargar med innvevd logo. Dei som var ekstra merkebevisste og opptatt av profil kunne smykke seg med dokumentmappe og lærbelte. Eller ta med seg termos, Leatherman-reiskap og reisekikkert med etatslogo på turar i inn- og utland.

NYHEIT!

E ER HER:
ff

Hot stoff: Karin Moen Bakke og Hein Gabrielsen (dog med ureglementert bruk av caps og hender) i Statens vegvesen iført den nye uniformen for utekontrollørar. Nytt stoff og nytt snitt og behageleg i bruk. (Foto: Knut Opeide)



Steinalderen: Steinmønstret - nittitalets store hit! Stein slik det ser ut i eit mikroskop - pryda mange fritidsklede. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Way back: Smekre uniformar til kontormedarbeidarar i utedrifta i Nordland på nittitalet. (Arkivfoto: Sverre Falch)

AKTUELT

- Norge er et u-land på sikre hvileplasser



Sikker hvileplass: Slike sikrede hvileplasser for tungbiler som fra Wörnitz i Tyskland kommer det nå flere og flere av på kontinentet. (Foto: Stian Langeland/Per Harald Hermansen)

Slik kan fremtidens hvileplasser for tungbiler se ut i Norge. Bak gjerder og bommer kan sjåførene hvile seg i trygge omgivelser uten å risikere å bli robbet og ranet.

Kjell Wold

– Det er ennå ikke et EU-krav, men i Mellom-Europa jobbes det nå med et pilotprosjekt der man bygger sikre, overvåkede og avstengte hvileplasser for tungbiler.

Det forteller vegvesenkollegene Stian Langeland og Per Harald Hermansen etter en 12 dagers studietur til en rekke land på kontinentet i fjor sommer. Med reisestipend i lomma kjørte vegvesenduoen fra Telemark om lag 7000 kilometer på kryss og

tvers i Mellom-Europa for å studere hvordan hvileplasser for tunge kjøretøy er utbygd og utformet langs hovedvegnettet i Danmark, Tyskland, Østerrike, Sveits, Italia, Frankrike, Be-Ne-Lux og England.

Høyere standard

– Selv om avstengte og trygge hvileplasser for langtransportsjåfører og tunge kjøretøy ennå ikke er EU-krav, er standarden på eksisterende hvileplasser som vi besøkte på vår rundtur nede i Europa av en langt annen og bedre kvalitet enn det vi kan by på her hjemme, sier Per Harald Hermansen.

På dette transportområdet er Norge fortsatt et u-land, mener studiekameratene fra Grenland. I EU er man nå opptatt av trygghet og verdige forhold for tungbilsjåførene. Ett tiltak det nå jobbes med er å etablere et pilotprosjekt med EU-sponsede, sikre hvileplasser. Duoen besøkte fem av de første pilotanleggene for tungbiler i Europa som nå

er i drift. To i Tyskland, en i Frankrike, England og Belgia. Det er overvåkede hvileplasser som er avstengt med gjerder, med adgangskontroll for at både sjåfører og last kan stå trygt mens pålagte hvilepauser avholdes.

Tyveri og ran

Undersøkelser fra Europa viser at hele en av tre langtransportsjåfører har vært utsatt for tyveri eller ransforsøk på jobb.

– Det er ikke grunn til å tro at vi vil unngå denne utviklingen her hjemme. Og det har allerede vært tyverier av semitilhengere her til lands, blant annet sist høst nær Oslo, forteller Per Harald Hermansen.

I Norge er det ennå ikke etablert noen sikre døgnhvileplasser for tungbilførere. Men det jobbes med planer om dette i neste NTP-periode 2010-2019. Og Statens vegvesen vil i løpet av vinteren og våren 2010 presentere en veileder for hvordan disse bør utformes og hvor

de bør ligge. Det norske planarbeidet for sikre og trygge hvileplasser har vært fulgt tett av lastebileiere og transportører her hjemme. Gods-

transporten på vegene i Europa er av EU anslått å øke med vel 50 prosent fram til 2020.

Felles ansvar

Stian Langeland og Per Harald Hermansen mener studieturen til Mellom-Europa styrker deres syn på at Norge ikke bør overlate utbygging og tilrettelegging av sikre døgnhvileplasser kun til private næringsinteresser. De mener at det offentlige også bør ta et delansvar for utbygging og tilrettelegging. De ser for seg at slike plasser bør kunne tilrettelegges i tilknytning til noen av Statens vegvesens utekontrollstasjoner langs stamvegnettet og ellers i tilknytning til viktige havne- og godsterminaler i større byområder.

Gutta på tur: Per Harald Hermansen (blå skjorte) og Stian Langeland fra Statens vegvesen Telemark mener Norge henger etter på trygge døgnhvileplasser for tungbilsjåfører. (Foto: Kjell Wold)



30 prosent tungbiler på rv. 52

Ferske trafikk tall viser en tungbilandel på hele 29,3 prosent på rv. 52 over Hemsedalsfjellet i 2009.

Kjell Wold

Trafikktallene fra Statens vegvesens tellepunkter i Buskerud viser samtidig at trafikken på rv. 52 er den høgfjellstrekningen i Sør-Norge som har den kraftigste trafikkveksten mellom Øst- og Vestlandet. For første gang passerte årsgjennsnittet

den (ÅDT) over Hemsedalsfjellet 1000 kjøretøy. Med 1028 biler i døgnet har trafikken på denne fjellovergangen mellom Buskerud og Sogn og Fjordane mer enn doblet seg det siste tiåret. For i 1999 gikk det snau 470 biler i døgnet på rv. 52.

Trafikken over Hemsedalsfjellet har økt mer enn trafikken på alle de andre høgfjellsvegene øst/vest og har en klar sammenheng med åpningen av Lærdalstunnelen. Etter åpningen av den tunnelen har også tungbiltrafikken på rv. 52 økt

mer enn på de andre høgfjellsvegene.

For tre år siden overtok rv. 52 posisjonen til rv. 7 Hardangervidda som den mest trafikkerte fjellovergangen mellom Øst- og Vestlandet. Mens trafikken gjennom Hemsedal i fjor økte med vel 5 prosent, var det en betydelig lavere trafikkvekst på de tre andre fjellovergangene i samme område. Rv. 7 Hardangervidda hadde en trafikkvekst på 0,1 prosent, rv. 50 Hol-Aurland 3,8 prosent og E16 Filefjell 1,9 prosent.



Rv 52: Trafikken over Hemsedalsfjellet øker fortsatt mest. Og andelen tungbiler er på hele 30 prosent. (Foto: Kjell Wold)

TETT PÅ

NAVN: Olav Sætre ■ **ALDER:** 63 ■ **STILLING:** Medarbeider i styringsstab Vegdirektoratet ■ **BOSTED:** Spydeberg ■ **SIVILSTATUS:** Skilt ■ **AKTUELL SOM:** Prosjektleder for gjennomføring av forvaltningsreformen i Statens vegvesen

Ordet empati er fremmed for mange. Det viktige er ikke å si ordet, men å leve det



- De gode løsningene finnes i samarbeid, ikke i individuelle handlinger, sier Olav Sætre. (Foto: Håkon Aurlien)

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Vi liker ikke å høre det, men en ulykke skyldes som oftest at vi som bilførere, syklistere eller gående gjør en feil. Vi må som trafikanter bli enda mer bevisste på ikke å gjøre feil i trafikken, samtidig som det arbeides for at feil ikke får fatalt utfall for folk.

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

Mange i Statens vegvesen er svært gode på publikumsservice. Vi bør skynde oss å lære av dem.

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

Finne fram til, og igangsette arbeidet med, kulturelle endringer som kan gjøre etaten til en enda bedre etat å jobbe i, at omdømmet blir ytterligere forbedret og at vi får gjort enda mer av de "riktige" oppgavene.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Iverksette et prosjekt for å prøve ut hvor langt det er mulig og forsvarlig å avløse behovet for daglige arbeidsreiser med moderne informasjonsteknologi. Motto: Hvordan effektivt løse oppgaver og bygge gode arbeidsmiljøer ved å transportere kunnskap og kløkt, ikke mennesker.

-Ta på deg skia og gå opp på den høyeste fjelltopp du kan nå. Det kan være godt for helsa, og kan være nyttig for å danne deg et godt perspektiv om hva som er viktigst i hverdagen. Gjør du det i tillegg sammen med gode venner, da har du en god dag.

Håkon Aurlien

Olav Sætre mener god mental innstilling er en forutsetning for en god dag og et godt liv. Han har alltid lagt mye energi i arbeidet, har en mangfoldig karriere som blant annet forsker og utreder i landbruket og eiendomssjef i et oljeselskap, var en av arkitektene bak bomringen i Oslo og ble så vegsjef i Telemark og deretter i Østfold der han var en drivende kraft i arbeidet med å få bygd ut E6 og E18. De siste årene har han arbeidet full tid med forvaltningsreformen som ble innført ved årsskiftet, og som først og fremst innebærer økt vegholderansvar for fylkeskommunene.

- Det som måtte være på plass ved årsskiftet, kom på plass. Nå må vi ligge hardt på årene for å få det praktiske på plass, og det krever en betydelig grad av storsinn hos alle i 2010, sier han.

Etterspurt

Som vegsjef formulerte han målsettingen om å videreutvikle Statens vegvesen som en god leverandør av tjenester som trafikanter og andre etterspør. Som før har Vegvesenet to herrer, Staten for riksvegene og fylkeskommunene for fylkesvegene.

- Gjennom 2010 må vi vise fylkeskommunene at vi er den gode vegadministrasjonen som vi er. Det gjør vi blant annet med å bruke alle de pengene fylkeskommunene har bevilget til fylkesvegene på den måten fylkeskommunene har bestemt, sier Olav Sætre.

- Det er viktig at både Vegvesenets ansatte og våre oppdragsgivere er klar over at Statens vegvesen er en samlet ressurs som stiller sin kompetanse til disposisjon for alle fylkeskommuner og for staten. Den ressursen må brukes på en måte som er til nytte for de staten og fylkeskommunene er til for, sier han.

Mange sider

Tilbake til fjelltoppen. Der mener Olav Sætre det kan være lurt å bruke litt tid, flytte blikket en grad av gangen og så reflektere litt over hvordan bildet av verden endrer seg etter hvert som man går runden.

- Da opplever du at fjelltoppen gir 360 ulike perspektiv. Du sitter ikke med én virkelighet, fjellet har ikke bare én side, ikke fire, men faktisk 360 sider. På samme måte finnes ikke én eneste virkelighet, den du ser i øyeblikket, og ingen fasitløsning. Det som finnes er den løsningen som du kommer fram til sammen med andre og som du må leve med fremover.

- Det er viktig at folk utenfor etaten opplever Vegvesenets medarbeidere som både faglig dyktige og som samarbeidsorienterte. Alle må ta ansvar og opptre i god dialog, sier han.

Omsorg og empati

Sætre vokste opp på en gård i Gransherad i Telemark. I fjellmiljøet lærte han seg betydningen av omsorg og empati.

- Ordet empati er fremmed for mange. Det viktige er ikke å si ordet, men å leve etter det, sier han. Som liten måtte han gå 6-7 kilometer gjennom skogen for å komme på skolen. For en gutt på sju år kunne det være en strabasjos ferd på ubryttet veg. Et minne som har brent seg fast etter faren er følelsene da faren møtte han på skolevegen, tok han på skulderen og bar han de siste bratte kilometrene hjem.

Privat er et av hans største mål å være en god far for datteren Marie på snart 14 år.

- Jeg har hatt mye moro sammen med kolleger i arbeidet med forvaltningsreformen, vi har fått til mye sammen og har mye å gjøre fremover. Men ingen ting når opp mot å ha en glad og livfull datter som venter på at jeg skal komme hjem på ettermiddagen, sier han.

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 under viser Sarpsbrua over Glomma i Sarpsborg, slik den så ut mellom 1890 og 1930. Da lå jernbanesporet som en "annen etasje" over vegbrua og de "Pau-liske dragere" ga brua en særegen

og vakker form. Men så bygde NSB en ny jernbanebru oppstrøms, og deretter ble brua utvidet til to kjørefelt og slik var den faktisk helt til E6 ble lagt utenom sentrum i 1978.



HVA SKJER?

26-28. JAN/LONDON

■ 6. Road User Charging Conference.

3-4. FEB/KIRKENES

■ Kirkeneskonferansen.

8-10. FEB/QUEBEC

■ 13. PIARC Winter Road Congress.

10. FEB/STORTINGET

■ Møte i Transportkomiteen.

3-5. MARS/HAUGESUND

■ Stein i vei-konferansen.

17-18. MARS/KRISTIANSUND

■ Samferdsels- og bykonferanse.

17-19. MARS/BERGEN

■ Geo-Forum 2010.

23-26. MARS/AMSTERDAM

■ InterTraffic.

28-30. MARS/ABU DHABI

■ Road Safety on Four Continents 2010 (FAE).

Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no.

LØST OG FAST

Stedet

Gårdsnavn fra Skien 2-3 kilometer sørøst for sentrum. Navnet trolig sammensatt av mjå og vin. Vin stammer fra vinjar som betyr åpne, lett-drevne jordstykker. Henspeiler på gårder som ble tatt i bruk for hele 2000 år siden og er blant landets eldste. Mjå betyr smal. Gårdsnavnet første gang nevnt skriftlig i jordebok fra 1398, del av Gimsøy klostrets eiendom. Midt på 1500-tallet ble gården makeskiftet med Kronen og overtatt av en Tjostel. Gården var også lensmannsgård i fire generasjoner, forteller Thor Wølner Gundersen i Skien Historielag. (Foto: Kjell Wold)



Blomsterpikene

Hilde Brekke fra Halden fikk heder for lang og tro tjeneste i Statens vegvesen under en av mange markeringer av etatens jubilarer ved årsskiftet. Hun begynte for 25 år siden ved Biltilsynet i Halden og

arbeider nå ved trafikkstasjonen i Sarpsborg. Blomster og gode ord kom fra Turid Stubø Johnsen som nå har overtatt som leder av Vegvesenets fylkesenhet i Østfold. (Foto: Håkon Aurlien)

Her om dagen

Brrrrrrrrrr. Ved brua Ypsilon i Drammen sentrum tok Kong Vinter regelrett kvelertak på elva i ukevis. (Foto: Kjell Wold)



UNORMALER 111

Reformert unormal

Dette skiltet står på vegen inn til passasjerterminalen ved det som er i ferd med å bli Osloområdet andre flyplass; Rygge Sivile Lufthavn. Frem til nyttår var dette privat veg men etter forvaltningsreformen er vegen statlig, noe som nok er kommet litt i skyggen av flyttingen av 17.000 kilometer tidligere riksveger fra staten til fylkeskommunene.

Den unormale jury påpeker at skiltet var en ulovlig unormal allerede da det ble satt opp for tre år siden. Det er nemlig ikke anledning til å bruke offentlige skiltsymboler på private skilt. Skiltet er en meget privatrettslig utført variant av det normerte forbudsskilt 370 "Stans forbudt".

Juryen viser i skjerpene retning til at skiltet kan være direkte ødeleggende for trafikantenes skiltforståelse. Pilene i nedre venstre kant kan nemlig tolkes såvel som at forbudet gjelder i lufta og på bakken, i begge retninger, og før og etter



skiltet. Men skilt 370 gjelder ifølge Vegvesenets håndbok 050, del 3, kun i kjøretretningen der det er satt opp, fra skiltet og frem til første vegkryss.

Den unormale jury gir normalt ikke gir uttrykk for følelser, men gjør denne gang unntak og slår helene samstemt sammen. Juryen er nemlig blitt kjent med at Vegvesenets skiltekspert i Østfold har reagert resolutt på juryens undersøkelser og nå forbereder en omfattende omskilting. (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Miljøfiendtlig vegmerkemaling

Vegvesenets bruk av vegmerkemaling fører til at 900 tonn miljøskadelig løsemiddeldamp hvert år forsvinner opp i atmosfæren.

Driftsavdelingen i Vegdirektoratet går nå inn for å avskaffe all løsemiddelbasert vegmaling innen utgangen av 1993.