



Statens vegvesen

Vegenogvi

Nr. 2/10 • 25. februar 2010 • 9. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

UTBYGGING

– Antallet tunneler i Oslo begynner å nærme seg tålegrensen, sier Lene Mürer.

SIDE 20

TRAFIKKSIKKERHET

Vegvesenet har i vinter sendt 150 entreprenører på skredkurs.

SIDE 19

VEGMUSEET

Norsk vegmuseum på Lillehammer har spennende aktiviteter for vinterferien.

SIDE 14

Mens vi venter på...

LEDER SIDE 2



Heit healing

SIDE 5

Ole sa ifra!

SIDE 18



Landets yngste sensor

SIDE 22



Full rulle mot kulturdager

SIDE 10

Göran Persson på samferdselskonferanse i Østfold:

Mener utslipp fra privatbiler snart vil være historie

KLIMAUTFORDRINGEN: Sveriges tidligere statsminister Göran Persson besøkte nylig samferdselskonferansen i Østfold. Les hvordan han mener man kan kvele utslippene fra privatbilismen. Les også den brede dekingen av forslagene i Klimakur 2020.

SIDE 3, 4, 11, 12 OG 13.



(Foto: Håkon Aurlien)



(Arkivfoto: Hild Thate T. Hoen)

SIER JA TIL ALKOLÅS

Sentrale medlemmer i Transportkomiteen sier ja til alkoholås i bil på visse vilkår. Fartsperre er de mer skeptiske til.

SIDE 6-7

DAGSORDEN

Mens vi venter på...

LEDER

Mark S. Berger

■ ”Halvparten av alle bilister kjører til enhver tid fortare enn tillatt fart. Denne type frihet er i realiteten frihet til å bryte lov og regler. Og det er denne type frihet som våre politikere ikke tør å røre”.

Per A Løken, SikkerTrafikk.no

■ Sikkerhet for vegfarende er et tema som opptar mange. Heldigvis. Også dette området er tjent med meningsbrytning, og at aktører med forskjellig ståsted engasjerer seg. Sannheten er i mange tilfeller som kjent relativ. Og ofte finnes det ikke bare én, men flere sannheter.

■ En sannhet, lik det eller ikke, er at også innen trafikksikkerhetsarbeidet må de store avgjørelsene til syvende og sist tas av politikerne. Selv om det er mange meninger også om våre folkevalgte er det ikke urimelig å anta at vi her i landet er relativt heldig stilt sammenliknet med mange andre land. Men selv om vi skulle være enige, eller uenige, om hvorvidt vi er heldig stilt, kan vi nok enes om at det mange ganger oppleves som om ting går tregt, at det tar lang tid å beslutte noe som for mange fremstår som åpenbart riktig å iverksette, tiltak som skulle ha vært satt ut i livet i går, ikke i morgen eller i overmorgen.

■ Det er vel en slik type utålmodighet som kommer til uttrykk i Per A. Løkens leserinnlegg i denne utgaven av Vegen og vi (se side 4). Han viser blant annet til deknningen av tematikken i forrige utgave av Vegen og vi, personlig frihet versus trafikksikkerhet og den potensielle konflikten dette kan utløse.

■ Det er ikke vanskelig å ha sympati med Løken og den utålmodigheten han uttrykker. Kort fortalt ber han politikerne handle ut i fra de fakta som foreligger. Det kan virke som den enkleste ting å be om, men faktum er at det er ganske mye å be om. Og det er lett å bli skuffet hvis man ikke har den nødvendige erkjennelsen om at de politiske prosessene tar sin tid. Men Løken, og andre aktører, gjør det eneste riktige ved å komme med nyttige innspill og være pådrivere i prosessen.

■ Men mens vi venter på alt som åpenbart bør gjennomføres, kan vi alle glede oss med Vegen og vis reportasje på sidene 6 og 7 i denne utgaven. Der fremkommer det nemlig at politikere, som til sammen representerer et solid flertall i Stortinget, gir sin støtte blant annet til innføring av alkohol i privatbiler. Selv om det fortsatt er en vei å gå før det blir effektivt, velger vi å se med glede på uttalelsene.



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Når det gjelder kollektive transportmidler viser beregningene at de store kutteffektene oppnås først i kombinasjon med restriksjoner på bilbruk

Norge på klimakur

Klimagassutslippene skal reduseres i Norge. Klimaforliket – som et bredt stortingsflertall står bak – sier at det skal kuttes i klimagassutslippene med mellom 12 og 14 millioner tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020. Utredningen ”Klimakur 2020” viser at det er krevende, men mulig. Det vil gi virkninger på mange – kanskje alle – områder i samfunnet.

I 2020 har klimautslippene i Norge etter beregningene økt til ca 59 millioner tonn. Da er det forutsatt at alle kjente planer blir gjennomført, bl.a. alle tiltak i Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Et kutt på mellom 12 og 14 millioner tonn innebærer at nye tiltak må til sammen gi en reduksjon av klimagassutslippene på vel 20 % innen 2020.

På transportområdet er utslippene i 2020 beregnet til 19 millioner tonn, altså om lag 1/3 av de samlede utslipp. Det er i klimameldingen antatt at utslippene fra transportsektoren kan reduseres med mellom 2,5 og 4 millioner tonn innen 2020.

I 2008 ble det igangsatt et arbeid under ledelse av Klima- og forurensningsdirektoratet (KLIF) i samarbeid med Statistisk sentralbyrå, Oljedirektoratet, Norges Vassdrags- og Energidirektorat og Statens vegvesen. Oppgaven var å identifisere tiltak for å redusere klimautslipp som til sammen kan gi så store utslippsreduksjoner som klimaforliket er basert på, beregne virkningen i 2020 og identifisere virkemidlene som kan utløse tiltakene. Oppdraget fikk navnet ”Klimakur 2020”. Statens vegvesen fikk oppgaven med å lede og koordinere arbeidet for hele transportsektoren.

Totalt er det beregnet ca. 160 tiltak. Av dette er 60 – 70 tiltak i transportsektoren. De 160 tiltakene kan til sammen gi et kutt på 22 millioner tonn. Fordi noen av de 60 – 70 tiltakene på transportområdet i noen grad påvirker hverandre, er det litt vanskelig å beregne en totalsum for transport, men det er totalt tiltak for om lag 3-4,5 millioner tonn.

Overgang til biodrivstoff kan gi et betydelig og raskt kutt i utslippene fordi biodrivstoff kan anvendes i hele den eksisterende kjøretøyparken. Men for å få full effekt av tiltaket må 2. generasjon biodrivstoff utvi-

kles og det må bli tilstrekkelig tilgang til både 1. og 2. generasjons biodrivstoff. Samtidig må eventuelle etiske problemstillinger knyttet til konkurranse mot matproduksjon ivaretas og biodrivstoffet må produseres på en bærekraftig måte. Bedre kjøretøyt teknologi og overgang til elektriske kjøretøyer gir også store gevinster men tar tid å innføre fordi bilparken må skiftes ut. Når det gjelder kollektive transportmidler viser beregningene at de store kutteffektene oppnås først i kombinasjon med restriksjoner på bilbruk. Ellers preges beregningene på transportområdet at utslippskuttet må nås gjennom mange tiltak som hver for seg ikke gir de helt store reduksjonene, men som bidrar til et betydelig, samlet utslippskutt.

Klimakur 2020 er utelukkende en beregning av ulike tiltak og vurdering av mulige virkemidler for å utløse tiltakene – ikke forslag til gjennomføring. At mange medier likevel presenterte ikke minst beregningen av virkningene av dobling av drivstoffpris som forslag, er ikke overraskende. Rett nok er transportkostnader – og dermed drivstoffpris viktige for veldig mange i vårt land. Men det er likevel påfallende at så snart drivstoffpris bringes på bane, kommer krigsoverskriftene fram. Nåvel, både drivstoffpris, bruk av biodrivstoff, bruk av elektriske kjøretøyer og alt annet innenfor så vel transportområdet som alle andre områder, er på nåværende tidspunkt en beregning av tiltak.

Klimakur 2020 skal nå på en bred høring før regjeringen i 2011 legger fram sin klimamelding. I dette arbeidet vil Klimakur 2020 bli et viktig grunnlag. Nå kan klimadiskusjonen baseres på kunnskap om virkningen av ulike tiltak. På den måten kan vi få en bedre diskusjon med sikte på en klar prioritering fra Regjeringen og Stortinget.

Klimakur 2020 er en kjempejobb fra alle som har bidratt, og ikke minst fra Statens vegvesen. Mange dyktige medarbeidere – i nært samarbeid med gode kolleger i andre transportetater – har stått på gjennom halvannet år. Arbeidet har gitt oss mye ny kunnskap og kompetanse om klimaspørsmål og styrket oss som ”miljøetat”, samtidig som det gir et solid bidrag til klimadebatten i Norge.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

LAYOUT



Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske medi-ers 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 23. februar kl. 13.00. Neste utgave kommer 25. mars 2010



KRONIKK

MILJØETAT ■ Statens vegvesen mellom København og "Klimakur":

Pådriver eller bremsekloss?

■ Stabilisering av temperaturen på Jorda, er blitt klodens største utfordring. Spørsmålet om problemet er rent menneskeskapt eller ei, kan vi avfeie med føre var- prinsippet. Dessuten vil energiknapphet og tilhørende priser etter hvert kreve mye av de samme løsningene. Global konsensus kom utrolig raskt etter flere 10-år med alarmsignaler – noe FN's klimapanel og Al Gore fikk mye av æren for – og Nobels fredspris. I "World Energy Outlook 2009" sier IEA at energieffektivisering i bygninger, industri og transport kan stå for mer enn halvparten av utslippsreduksjonene som kreves frem mot 2030. Olje- og energidepartementet sier det samme. Slike tiltak vil heller ikke medføre høye kostnader, ifølge IEA. CO₂-håndtering i kraftverk og industri kan bare stå for ti prosent av reduksjonene, og kostnadene vil være svært høye. Bare gjennom klimatilak i alle sektorer og regioner kan de nødvendige utslippsreduksjoner oppnås så temperaturstigningen begrenses til to grader, slår IEA fast.

■ Hva betyr så energieffektivisering? Ulike fossile energikilder gir ulike utslipp, bioenergi kan gi både små og store klimakonsekvenser og investeringer i "bedre" løsninger gir umiddelbart nye utslipp et eller annet sted på kloden. Er det lurt med elbiler, hvis de øker etterspørsel etter kullkraft – slik det går om vi bytter oljefyrene med el-varme? Norges ekstreme rikdom på fornybar kraft gir utfordringer – men også muligheter – om vi klarer utslippskravene uten å øke de globale utslippene! "Skitt i Norge, leve Toten" er vel en unorsk holdning i det internasjonale klimaperspektivet? Kompetanse finnes internasjonalt, men relevansen for norske forhold er usikker, og tilretteleggingen for politisk bruk ikke bedre. Men når Statsbygg innen året vil kreve LCA-analyser fra sine leverandører, er det klart at byggekortoren ligger langt foran transportsektoren, mens klimakonsekvenser av el-bruk spriker kraftig mellom de to sektorene. Realfag og ingeniørutdanning, energi- og livssyklusanalyser, blir sentrale begrep i utdanning og forskning. Og forventningene er store til det nye forskningsprosjektet "Tempo", ledet av Transportøkonomisk Institutt.

■ Hva så med Statens vegvesen? Vi er vel en liten energibruker i forhold til selve vegtrafikken? CO₂-utslippene fra biler har økt jevnt i 20 år og nærmer seg 11 millioner tonn i året, 20 prosent av landets, og bilavgiftene er ikke vårt bord. Men sektorens tall er større. Studier fra andre land indikerer 70-80 prosent mer, om indirekte faktorer tas med. Biler og veger skal produseres, drives og vedlikeholdes, drivstoff skal pro-



Dårlig signaleffekt: Merforbruk av drivstoff er opptil 10 prosent for etatsbilene med lysbøyle på taket. (Foto: Håkon Aurlien)

KARL SIGURD FREDRIKSEN



■ **HVEM:** Er miljøkoordinator i Statens vegvesen Region sør. Er også 20 % universitetslektor ved UIA for utvikling av vegfag der han foreleser i transport og miljø. Har nylig startet et FOU-prosjekt på energibruk i entrepriser.

duseres og transporteres. Tilsvarende har Cicero anslått at Ola Nordmanns klimafotavtrykk, med regnet import og eksport av varer, olje og gass, er cirka 25 prosent større enn våre rene innenlandske utslipp (55 mill. tonn). I balansen inngår en energimengde lik halve av vann-

kraften vår, som brennes i gass-faklene på sokkelen.

■ Ansvaret er klart for det vi selv kontrollerer gjennom innkjøp, av alt fra entrepriser til kontorhold og reiser. Cirka 0,3 GWh av landets 120 TWh kjøpte vi i form av elkraft til lys, tunnelvifter og kontorhold. Til resten av det offentlige vegnettet går med cirka det dobbelte. Solgte vi vegsystemets elbehov til utlandet (ihht SINTEF/NVE), hadde det årlig blitt 500.000 tonn mindre CO₂, mens "bare" 6000 tonn slippes fra vegvesenets interne bruk av bil og fly. Men fra entreprisene kommer kanskje 3-4 millioner tonn (Ref. FOI, Sverige). Bygging av 4 felts motorveg antydes å gi mellom 2000 og 8000 tonn pr. km, og hele 25000 tonn på betongbro. Kunnskapen er usikker, særlig i drift og vedlikehold. Bestemmelser om energirapportering bør snarest utprøves i anbudene, så hele anleggsgnæringen kan høste erfaringer.

■ Region sør og Vegdirektoratet, sammen med Skanska Norge AS, har nettopp startet et FOU-prosjekt som skal skaffe erfaringstall for energibruk i entrepriser. Universitetet i Agder involveres med bacheloroppgaver. Beregningsverktøyet utvikles i Vegdirektoratet.

■ Det er altså en stor og lite styrbar del av norsk energibruk vi har ansvar for. Og kuttkravene på 2,5-4 mill tonn årlig i 2020, er ikke fordelt mellom sektorer. Om energieffektiviseringen til IEA og Olje- og energidepartementet, og om indirekte energi, sies lite. Kanskje kommer mer i Klimakur, som Klima- og forurensningsdirektoratet leverer i disse dager, som grunnlag for ny stortingsmelding.

■ Det vi uansett kan gjøre i Statens vegvesen, er å utvikle kompetansen. Energi og klima må da i større grad gjennomsyre hele virksomheten, vi må feie for egen dør.

■ Skal vi bidra til store adferds-

endringer handler det om å "walk the talk", medisin vi ikke tar selv får vi ikke solgt, vi må ligge foran i lekse! Vår store markedsrett må særlig mobiliseres på hele bygningsmassen vi bruker, for å redusere energibruk og spare penger – i hvert fall på sikt.

■ Ny reisepolicy og bilkjøpsregler er visst på gang. Bra, for de gamle viser liten respekt for klimameldingen. Digre lysbøyleskilt pryder taket på etatsbiler i vanlig persontransport, det har neppe god signaleffekt. For Honda hybrid er merforbruket målt opptil 10 prosent på motorveg. Og siden el-biler er politisk korrekt, burde vi snarest benytte de generøse tilskuddene til ladestasjoner som kolleger i Transnova strever med å bli kvitt.

■ Til slutt et grunnleggende spørsmål: Hvor mye CO₂-utslipp vil vi "investere" i dag for å få mindre utslipp i morgen? Eller, hvilken avskrivningstid skal vi legge til grunn for CO₂ fra investeringer? Levetiden for bygg- og særlig anlegg, er vel i overkant langsiktig, om vi skal bli klimanøytrale om 20 år?

» Er det lurt med elbiler, hvis de øker etterspørsel etter kullkraft

Rundt den varme grøten

■ Vegen og vi hadde i nummer 1/10 en fin gjennomgang av hvordan vi kan komme videre nedover i antall drepte og skadde på veiene. I flere sammenhenger ble problemstillingen mellom den personlige frihet til den enkelte bilist og en kontroll av fart og rus som virkelig vil kunne redusere ulykkene vesentlig, nevnt som en mulighet. Mange ser, og antyder muligheten for at en bedre kontroll kan spare mange liv og skader. Teknologien er der, kun med et behov for en finpuss. Motargumentet er om det er akseptabelt for folk flest, eller vil det tillates av våre politikere å begrense friheten på veiene for at mange liv skal kunne spares.

■ Hva består så frihet på veiene i? Hovedfriheten er selvfølgelig at trafikanten kan kjøre dit han eller hun ønsker, når det passer for vedkommende. Denne frihet må vi ta vare på. Den andre type frihet som i dag eksisterer på veiene våre, er at den enkelte trafikant i stor grad kan kjøre slik vedkommende selv ønsker og lyster. Kontrollen av kjørestil, fart og rus er i dag helt minimal. Ikke noe stopper en påvirket, utilregnelig person fra å kjøre sin bil. Sannsynligheten for å bli tatt i for stor fart er helt minimal når den fartsglade i tillegg har sin fotoboksvarsler i bilen. Halvparten av alle bilister kjører til enhver tid fortere enn tillatt fart. Denne type frihet er i realiteten frihet til å bryte lov og regler. Og det er denne type frihet som våre politikere ikke tør å røre, fordi de fartsglade er så mange. Hva gjør vi så hvis politikere ikke tør og fagekspertisen ikke tror at politikere vil, og derfor lar være å klart forsine anbefalinger? Da går vi i rundt den varme grøten og tør å røre!

”Denne type frihet er i realiteten frihet til å bryte lov og regler”

■ Hvem kan bryte denne rundgang rundt den varme grøten? Politikere tør ikke av frykt for ikke å bli gjenvalgt. Forskerne tør ikke av frykt for ikke å få nye oppdrag. Tilbake står den offentlige fagekspertise som ikke skal gjenvelges og som tross alt representerer de som må forsettes å forstå mest av problemstillingene og mulighetene. Det er de av disse, med bein i nesen, som kan og må, klart og tydelig si at friheten til å bryte lov og regler på veiene ikke kan balansere de mange drepte og skadde på veiene. Det er budskapet som må trekkes frem fra under det tykke teppet og sies klart, høyt og tydelig i den offentlige rom. Utrykningspolitiet forstår dette. Statens vegvesen forstår det. Byråkratene i samferdselsdepartementet forstår det. Hvor er så de(n) som tør å si dette høyt og kanskje til og med sette sin stilling inn på at menneskelivet er mer verdt enn friheten til å bryte lov og regler på veiene?

Per A Løken, SikkerTrafikk.no



Sosiale medier flytter makt

■ I løpet av de siste årene har internettbaserte sosiale medier og sosiale nettverk, som for eksempel Facebook og Twitter, blitt svært populære. I Norge alene har antall brukere av Facebook nå passert 2,2 millioner.

■ Prosjektet KVVU Kristiansandsregionen lager nå en strategi for å bruke sosiale medier til å involvere regionens innbyggere i prosessen, såkalt e-medvirkning. Ungdområdet i Kristiansand er koblet inn og har allerede kommet med viktige innspill. KVVU Kristiansandsregionen vil utvikle egen kompetanse på sosiale medier for å få til en høringsprosess med flest mulig deltakere. Dette passer som hånd i hanske med den strategiske kommunikasjonsplanen for KVVU Kristiansandsregionen, der det grunnleggende prinsippet er å samhandle åpent og inkluderende. Sosiale medier åpner for at flere befolkningsgrupper i kommunene i Kristiansandsregionen kan delta i prosessen. Men man når ikke alle innbyggerne, jf. ”the digital divide.”

■ Prinsippene for samhandling er kjent: Wikinomics, nettverket for global business, arbeider etter prinsippet om åpenhet og deling: Jo mer du deler, jo mer får du igjen. Det er også grunnleggende for Wikipedia som de fleste kjenner; et online leksikon som produseres gratis av hundretusener av mennesker over hele verden.

■ De sosiale nettverkene brukes nå også

i økende grad til politiske formål. Facebook brukes for eksempel av innbyggerne i Kristiansand til å mobilisere i lokalpolitiske saker. Vi vet at lokalpolitikk engasjerer, dette vises i økende grad i de sosiale mediene. Tiden er fullmoden for å åpne offentlig sektor for deltakelse og samarbeid gjennom bruk av internett og sosiale medier, ikke bare som informasjonskanal, men som verktøy for aktiv deltakelse.

■ Sosiale nettverk kan altså brukes i byplanleggingsprosjekt og offentlige saker for å involvere innbyggerne i politiske prosesser. Slik kan offentlige myndigheter nå unge mennesker og andre som ikke deltar i allmøter, eller som setter seg inn i omfattende saksdokumenter. Bruken av sosiale medier kan bidra til å utvide den politiske arenaen og senke barrierer for politisk deltakelse. Det gir ”mer makt til folket,” og bidrar til bedre beslutningsgrunnlag for offentlige myndigheter. Sosiale medier er et godt supplement til vanlige informasjonskanaler, mediedekning eller høringsprosesser.

■ I januar i år lanserte Storbritannias regjering Data.gov.uk, en internettportal for deling av offentlige data. Formål: Å invitere til å utvikle nye og webbaserte tjenester med deling av offentlige data, ut fra erkjennelsen av at tusen hoder tenker bedre enn ti. Samlet fagkompetanse utenfor bedriften eller etaten er alltid større enn den interne. Dette har for lengst slått gjennom i den globale økonomiske tenk-

ningen (Wikinomics) og brukes nå aktivt av bedrifter, organisasjoner og offentlige myndigheter.

■ Klaus Schwab, grunnlegger og styreleder av World Economic Forum, sa det slik på det årlige januarmøtet i Davos: - Det verden trenger mest i dag er integrering og samarbeid. Et land, en bedrift eller en organisasjon vil aldri klare å møte utfordringene alene på noen god måte.

■ Han pekte på at det internasjonale samfunnet etter finanskrisen må være preget av større folkelig engasjement og økt samarbeid mellom statlige og ikkestatlige aktører. Sosiale nettverk og digital kapital er viktige hjelpemidler som inkluderer og drives videre av neste generasjon, mener Schwab.

■ Ved å bruke internett og sosiale medier, vil KVVU Kristiansandsregionen kunne få tilgang til kunnskapen til innbyggere som ikke er med i vanlige politiske prosesser. Arenaen blir større, barrierer for politisk deltakelse mindre. Sosiale medier gir anledning til å styrke demokratiet, selv om dette skjer helt uten filter. E-medvirkning; å bruke sosiale medier for å involvere innbyggerne, blir mer og mer utbredt blant annet i Australia, USA og Storbritannia. Denne utviklingen har såvidt startet i Norge, men kommer til å bli en vanlig arbeidsmåte etter hvert. KVVU Kristiansandsregionen er alt i gang.

Inge Fossellie, rådgiver i KVVU Kristiansand

Nullvisjonen, lyntog og støy

■ Forskning viser at Helge Leiro Baastad, konsernsjef i Gjensidige, har rett når han skriver at holdningskappende arbeid ikke kan fange opp alle i kampen mot trafikkulykkene (Vegen og vi 14/09). Men hans forsøk på å konstruere en motsetning mellom nullvisjonen og lyntog stener ikke med virkeligheten. Lyntog er gunstige for trafikksikkerheten, i tillegg til at de kan bidra til å redusere støyplagene og utslippene av eksos og klimagasser:

- Lyntog er nullvisjonen i praksis: Japanerne har kjørt lyntog (Shinkansen) siden 1964, uten en eneste dødsulykke.
- Lyntogene kan praktisk talt eliminere flytrafikken mellom byene i Sør-Norge, slik de har gjort det på tilsvarende strekninger i Europa og Japan – og dermed også en stor del av flystøyen (foruten velldige utslipp av klimagasser).

• Nye lyntogtraseer øker kapasiteten på jernbanenettet. På den måten blir det bedre plass til lokaltog og godstog på de gamle linjene. Dermed blir punktligheten bedre enn i dag, da mange av disse linjene er overbelastet. Således blir det også færre trailere på veiene, selv om lyntogtraseene i seg selv ikke er beregnet på godstrafikk. For eksempel har Jernbaneverket beregnet at Follobanen, det nye dobbeltsporet som skal bygges mellom Oslo og Ski, får like stor kapasitet som tre firefelts motorveier. Istedenfor å bygge enorme motorveier kan vegvesenet konsentrere seg om en mer moderat og langt billigere utbygging med midtdelere. Det er midtdelerne, og ikke de enorme motorveiene, som forhindrer frontkollisjoner. For hver kilometer firefelts motorvei kan en utstyre 6 kilometer vei med midtdeler. Motorveiene oppmuntrer også flere til å

kjøre bil. Denne økningen i biltrafikk forplanter seg til hele veinettet. Resultatet blir mer eksos og utslipp av klimagasser, og ikke minst mer støy. Ifølge Statistisk sentralbyrå kommer ca. 78 % av støyplagene i Norge fra veitrafikken.

■ Vi innrømmer gjerne at investeringer i lyntog ikke er det tiltaket som gir størst mulig ulykkes- eller støyreduksjon pr. investerte krone. Et tiltak som fartssperrer i personbiler (som i lastebiler på over 7,5 tonn) vil antagelig ha langt større virkning. Men hvis konsernsjefen klarer å holdningsendre bilistene til å gå inn for dette, så skal vi utnevne ham til æresmedlem i Norsk forening mot støy.

Pål Jensen Rådgiver i Norsk forening mot støy



Vinter-Piarc i Quebec

■ ■ Vinter-PIARC 2010 ble avholdt 8.-11. februar i fransktalende Quebec, i det langstrakte vinterlandet Kanada.

Statens vegvesen deltok med 17 deltagere, hvorav flere holdt presentasjoner og alle hadde vakter på etatens stand i Nordisk "Snowhow" Paviljong.

Der var også et titall nordiske

firmer representert, blant annet norske Pon Equipment og Viatch som søker å åpne det Kanadiske markedet for sine friksjonsmålere.

Konferansen var høyt profilert med besøk fra vegdirektører og samferdselsledere fra flere land, som Quebec, Kanada, Sør-Korea og Norge.



Ikke foretaksstraff

■ ■ Gudbrandsdal politikammer har ikke funnet lovgrunnlag for å gå til foretaksstraff mot asfaltentreprenøren Lemminkäinen Norge eller Statens vegvesen etter en trafikulykke på E6 ved Fåvang i september ifjor. – Saken er henlagt fordi vi ikke finner noe straffbart forhold, sier politiadvokat Lars Ringvik.

Varmt verneombod

Arne Gjørlihagen på Lillehammer er verneombod, og driv eit spesielt vedlikehold av kollegaene sine: Han er nemleg Vegvesenets eigen "Snåsamann" og har hendene fulle av oppdrag.

Henriette Erken Busterud

– Eg trur nok eg har spart Vegvesenet for nokre sjukmeldingar opp gjennom åra. I og med at eg er verneombod og ofte går rundt og pratar med folk, så kan eg jo hjelpe dei litt samstundes. Det tar jo ikkje mange minuttane, seier Arne Gjørlihagen der han masserer nakken til Bente Hauer Hansen.



Praten går lett, og replikkane og latteren sit laust under behandlinga. Hansen jobbar på arkivet på Lillehammer og er støtt og stadig stiv i nakken.

– Eg har problem med nakken og er avhengig av dei varme hendene hans - han har hjulpet meg fleire gonger. Eg blir både varm og avslappa i løpet av dei få minutta han driv på. Det er veldig behagelig, og eg følar meg mykje betre etterpå, seier ho.

Virkar best på damer

– Mange er nok skeptiske, men dei fleste må innrømme at dei blir betre. Sjølv folk som har tjukk boblejakke på seg, eller dei som eg tek under sålene på merkar at det er noko, seier Arne. Nokre treng ei behandling, andre fleire, det avheng av kva det er for noko.

– Men det virkar best på damer. Dei er nok meir opne for slike ting: Eg har nok behandla alle damene på arkivet, ler Arne.

– Då var eg på avslutningsfest på Hedmark distriktskontor for eit par år sia behandla eg alle damene.

To veker etterpå kom det ei bort til meg og sa: Eg trur det er like før eg blir religiøs - eg er kvitt alle smertane!

Kansellerte legebesøk

Arne fortel at det enklaste er å behandle muskelspenninger. Folk ringjer når dei treng hjelp, og han har ofte rundt fem "pasientar" kvar dag.

Ifølge Arne var han for ikkje lenge sidan hos ein røyrliggjar for å kjøpe noko for Vegvesenet. Karen bak disken sto i vinkel og bar seg over smerter i ryggen, men fortalde at han hadde time hos legen om eit par timar. "Men dette må vi da kunne gjere noko med", sa Arne. Etter eit par minutt kunne karen

rette seg opp og avlyse legetimen. Då han var vakt på sidlina under Birken, fekk han fart i ein deltakar som måtte stoppe på grunn av strekk. Og ei

på kontoret hadde ryggstrekk, men kunne kaste krykkene etter at Arne hadde behandla ho, fortel han.

Sjølvlært

Arne har aldri gått på healingkurs, men har kikka litt i ei bok om indiarmedisin og lese litt om soneterapi.

– Eg er amatør og driv på min egen måte, og føler at eg både gir og får energi, utan at eg kan forklare kva som skjer. Det er om lag 15 år sidan eg merka at det

var noko særskilt med hendene og sidan har eg drive med dette mest kvar dag.

Og til sommaren stiller Arne opp på Kulturdagane med eiga "varmestove".

– Då eg var der sist dreiv eg på sju timar i strekk. Eg rakk ikkje ein gong å drikke opp kaffien min.

Har varme hender:

Arne Gjørlihagen er verneombod på Vegvesenets fylkesavdeling på Lillehammer. Han har varme hender og blir stadig oppringt av kollegaer. Her er det Bente Hauer Hansen som får hjelp. (Foto: Henriette Erken Busterud)



AKTUELT

Stortingspolitikere i Transportkomiteen sier ja til alkoholås på visse vilkår, men er generelt skeptiske til innføring av fartssperre i biler for å få ned dødstallene på vegene i Norge.

Kjell Wold

I forrige utgave av Vegen og vi spurte vi en rekke av landets fremste eksperter på trafiksikkerhet om hvilke tiltak de mener trengs for å nå målet i NTP 2010-2019 om en betydelig nedgang i antall hardt skadde og drepte i Norge fram mot 2020. I denne utgaven utfordrer vi politikere i Transportkomiteen på Stortinget til å svare på ti spørsmål om samme tema:

- 1) Hvor viktig mener du politiske føringer og beslutninger vil være for å nå målet om rundt 150 trafikkdrepte innen 2020?
- 2) Tror du det er stor nok vilje til at målet nås?
- 3) Hva er den største politiske utfordringen slik du ser det?
- 4) Blir det nødvendig å innføre tiltak som av publikum vil oppleves som innskrenking av deres personlige frihet?
- 5) Vil reduserte fartsgrenser være et effektivt tiltak?
- 6) Hva er ditt partis holdning til forslaget om at alle fotgjengere skal bruke refleks?
- 7) Bør det innføres såkalt alkoholås i biler som kjøres av promilledømte?
- 8) Bør det innføres kjøreforbud for spesielt belastede kriminelle?
- 9) Hva mener du om innføring av fartssperre i personbiler?
- 10) Hva skal til for at du selv vil montere fartssperre i din egen bil?

Åpner for alkoholås

... men skepsis til fartssperre



©Stortingsarkivet.

**Bård Hoksrud
(Frp)
2. nestleder
i Transportkomiteen**

1) – Det viktigste for å nå målene er politisk vilje og handlekraft til å prioritere trafiksikkerhet. Særlig investeringer i sikre nye firefelts veger med midtdele og sikkerhetssoner. Fornying av bilparken er også viktig.

2) – Jeg frykter det ikke er tilstrekkelig politisk vilje til å prioritere veginvesteringer og andre trafiksikkerhetstiltak, noe Stortingets behandling av NTP viste med all tydelighet.

3) – Å sørge for tilstrekkelig med midler og vilje til å prioritere veger der behovet og TS-gevinsten er størst. Frp ønsker motorveger på E18/E39 Sverige-Oslo-Kristiansand-Stavanger og E6 Oslo-Trondheim-Steinkjer.

4) – Jeg og Frp mener det finnes nok andre tiltak som er mye bedre og gir svært god effekt. Ved å bygge flere firefelts veger reduserer man dødsulykkene med 80-90 prosent. Folk bør også ha personlig frihet til å kjøpe nye, trygge biler for seg og familien.

5) – Fartsgrensen bør være i samsvar med det vegen er bygd for. Det betyr at farten bør settes opp på noen strekninger og ned på andre. Eksempler fra Danmark viser det. Frp vil ha 120 km/t på de beste vegene. Trygg Trafikk har tidligere gått inn for det på for eksempel E6 i Østfold.

6) – Vi er positive til at folk skal bruke refleks, men ikke påbud.

7) – Vi er positive til at personer som har flere dommer for promillekjøring kan bli dømt til å installere alkoholås.

8) – Jeg og Frp mener forutsetningen for kjøreforbud er at kriminaliteten må kunne knyttes til den kriminelles handlinger på vegen.

Hallgeir Langeland (SV)



©Stortingsarkivet.

1) – Svært viktig. Det handler om å bruke mye penger på trafiksikkerhet istedenfor store vegprosjekter som øker biltrafikken og klimagassutslippene. Samt å bygge ut et fantastisk kollektivtilbud inklusiv høyhastighetsjernbane.

2) – Jeg håper det. Men det betinger en omlegging av transportpolitikken der trafiksikkerhet og klima blir overordnet andre hensyn.

3) – Å få gjort noe med trafikkveksten. Øker veksten i samme takt framover vil det medføre 280 flere drepte og hardt skadde i 2020 enn i dag. Derfor må vi jobbe for å redusere biltrafikken og overføre gods og personer fra bil til bane og tryggere transportformer.

4) – SV mener det er nødvendig med kompromissløs kamp mot høy fart og bruk av rusmidler i trafikken. I tillegg må vi innføre rush-tidsavgift og andre tiltak for å redusere bilbruken.

5) – Ja, SV vil ha 30-soner ved alle skoler,

i boligområder og bygater. Vegen og vi har også prisverdig trukket fram forskningsresultater som viser at fart

over 80 km/t gir betydelig økt risiko for å dø i trafikkulykker. Derfor vil SV ikke øke fartsgrensene.

6) – Refleks redder liv.

7) – Ja.

8) – Ja, UP viser jo til at notoriske fartsbøller ofte er kriminelt belastet og dermed en fare for trafiksikkerheten.

9) – Det er ikke særlig aktuelt og kan i særtilfeller være trafikkfarlig.

10) – Jeg har ikke egen bil, men har en 650 Honda Night Hawk motorsykkel.



©Stortingsarkivet.

**Øyvind
Halleraker (H)**

1) – Høyre støtter den generelle nullvisjonen og har lansert vår egen nullvisjon "Null drepte som følge av vegens beskaftenhet". Realiseringen er avhengig av politiske prioriteringer. Alle hovedveger i Norge bør bygges som trafiksikre veger. Smal firefelts veg, To-tre felts veg med vekselvis forbikjøringsfelt og fysisk midtskille.

2) – Ut fra Stoltenbergregjeringens signaler i siste statsbudsjett ser det ikke slik ut nå.

3) – Å prioritere nok penger, men også være villig til å anvende nye organisatoriske løsninger.

4) – Høyre er i utgangspunktet skeptiske til slike tiltak.

Nøkkelen til roligere kjøring

Den amerikanske utgaven av Ford Focus er fra sist høst utstyrt med et system som gir eieren en mulighet til å hindre aggressiv kjøring ved utlån av bilen. Systemet er myntet på foreldre, men gir også mulighet for firmaer til å sette begrensninger på hvordan tjenestekjøretøyer brukes. Systemet heter MyKey og innebærer at bileieren enkelt kan programmere bilen til å kjenne igjen en bestemt tenningsnøk-

kel. Brukes denne har bilen en fartssperre på 130 km/t, varseltoner fra 75–100 km/t, intens bilbeltepåminning, lavere maksimalt radiovolum og et fast system for å hindre hjulspinn. Systemet er foreløpig ikke tilgjengelig i Europa.



Ford Focus Coupe 2009-modell (Foto: Ford Motor Company)

– Vi må bygge på tillit

– Personvern vil i fremtiden være snakk om å stole på folk og å si nei til tekniske kontrollmuligheter, sier Datatilsynets direktør Georg Apenes.

Håkon Aurlien

Apenes er helt enig med de som mener den personlige friheten må reduseres for å få ned antallet alvorlige trafikkulykker. Men det er på individnivå. Han advarer mot massiv generell overvåking av trafikken i den gode saks navn. –Vi må for all del unngå



Georg Apenes (Foto: Håkon Aurlien)

å ta i bruk tekniske muligheter som går ut over tilliten i samfunnet, som skaper avstand mellom innbyggerne og myndighetene og som i verste fall kan føre til at enkeltrafikanter velger bort

å ta ansvar for egne handlinger, sier han.

Den jevne trafikant må oppleve at det er proporsjonalitet mellom et tiltak og nytten av tiltaket, sier han.

Skaderedskap

Han mener et moderne samfunn må overvåke trafikken for å hindre enkeltsjåfører i å påføre andre mennesker skade.

– Det en skal være oppmerksom på, og advare mot, er tanker om tiltak som innebærer overvåking av alle for å kunne ta de få, sier han.

– Vi må ha som utgangspunkt at folk flest er ansvarsbevisste og innretter seg etter de trafikkregler som er.



Anne Marit Bjørnflaten (Ap)

1. nestleder i Transportkomiteen

1) – Det ambisiøse målet om 1/3 reduksjon er satt i "vår" NTP i fjor. Pakken av tiltak

som er lagt inn i NTP skal bringe ulykkestallene ned. Da er det spesielt viktig at ikke Vegvesenet, eller vi politikere forsyner oss fra de livsviktige sekkepostene som trafiksikkerhet og mindre utbedringer.

2. – Ja, vi har viljen og evnen! I budsjettet for 2010 har vi prioritert trafiksikkerhet høyt, og i budsjettinnstillingen sier Stortinget at programrådene skal skjermes fra kutt også framover. I tillegg til trafikknedgangen, er jeg overbevist om at regjeringens økte TS-innstats i tiden etter ulykkesommeren 2008 har medvirket til den gledelige nedgangen i dødstallet i 2009.

3. – Mest krevende vil det være å hindre at store prosjekter blir større og dyrere, og at de får lov til å spise av programrådene. Det er en utfordring til politikere og ikke minst Vegvesenet som forbereder sakene.

4. – Ja, enkelte partier som står meg fjernt hevder jo at fotobokser og gjennomsnittsmålinger er frihetsberøvelse. Jeg er uenig og mener kontroll er effektivt for å

få ned farten. Og fart er en åpenbar årsak til trafikkdød. Hva med den personlige friheten og livskvaliteten til et barn som mister mor i trafikken?

5. – Arbeiderpartiet er i hvert fall imot en generell økning i fartsgrensene, igjen en tydelig forskjell i ansvarlighet mellom oss og Frp.

6. – Reflekspåbud har vi verken diskutert eller vurdert som aktuelt.

7. – Alkolås er en av flere tekniske muligheter til å redusere ulykkestallene, og et tiltak vi er åpne for. Så langt har ofte forslagene gått på drosjer, busser og tunge kjøretøy. Samtidig er det et paradoks at det er de gruppene som kjører desidert minst i fylla.

8. – Hvorfor det? Det høres for meg ut som dobbelt straff. Husk, jeg var leder i Justiskomiteen i forrige periode og er opptatt av slike sentrale rettsprinsipper.

9. – Det er jo ikke noe prinsipielt i veien for det. Det kreves på tunge kjøretøy allerede. Det er mulig forslaget krever litt modning og diskusjon, men jeg tror det er en sannsynlig utvikling, noe avhengig av hvordan en vil håndtere ulike maksimumshastigheter mellom nasjoner.

10. – Jeg vil nok ikke gjøre det før det blir påbudt, som de fleste andre regner jeg med.

5) – Nei. Fartsgrenser må være fornuftige og riktige ut fra et helhetssynspunkt. Vi synes dagens fartsgrenser er hensiktsmessig i forhold til vegstandard.

6) – Det er vi helt enig i, med forbehold om at "skal" endres til "bør". Regjeringen bør øke satsingen på holdningskampanjer og utarbeide en egen ungdomsstrategi for å redusere antall ulykker i den gruppen.

7) – Nei. Men Høyre er for å pålegge alkolås på offentlige kollektive kjøretøy.

8) – Høyre ønsker målrettede tiltak og er villig til å vurdere dette som ett av tiltakene i tilfeller det er god grunn til å anta at det vil ha effekt. Konsekvensene av et slikt forslag må eventuelt vurderes grundig.

9) – Høyre har ikke gått inn for pålegg om fartssperre. Det kan begrunnes i flere forhold, både praktiske og økonomiske, men også ut i fra det i nødssituasjoner kan være kritisk å ikke ha fartssperre.

10) – Se svar forrige spørsmål.

Bader i kvikkleire i Trondheim



Spruter: Kvikkleiren spruter opp av stålroret på Møllenberg i Trondheim. (Foto: Torgeir Jensen)

Kvikkleira spruter ut over kanten på stålroret. Litt søl må man forvente når en helt ny metode tas i bruk for å bygge sikkert i kvikkleira på Møllenberg.

Ellinor Hansen

Den nye Strindheimtunnelen som bygges i Trondheim øst graves dypt igjennom kvikkleire på Møllenberg, og dermed oppstår det noen ekstra tekniske utfordringer.

– Vi håper vi kan bruke denne metoden fordi den gir oss en sikker og spennende løsning, sier byggeleder Anders Beitnes i Statens vegvesen.

Metoden de har tenkt å bruke for å få en helt stiv karm rundt byggegropa er å bruke stålror som er 60 cm i diameter som spunt. Stålrørene føres ned igjennom leira og bores 1 ½ meter ned i fjellet hvor de støpes fast. Kvikkleira på utsiden av stålrørene skal røres minst mulig, derfor blir den overflødig leira skylt opp igjennom roret med vann etter hvert som roret føres ned.

Stålrørene blir låst sammen og står som en tett vegg på hver sin side av byggegropa. Når de er på plass, kan man tette berget under og så grave ut leira som ligger i midten uten å endre vanntrykket i leira på utsiden. Da er kysten klar til å bygge betongtunnelen i byggegropa.

Dyrt utstyr

– Til sammen 329 stålror skal settes ned og vil til sammen danne en karm på 500 m². På tuppen av hvert rør settes det en spesiell borkrone som koster 30.000 kroner stykket, sier Beitnes.

Denne borkronen blir sittende fast på roret og liggende igjen i fjellet. Det er altså ingen billig metode som er valgt, og disse meterne blir den soleklart dyreste delen av hele E6 – prosjektet.

Må sikre at man har valgt rett

I februar ble denne metoden testet på en parkeringsplass på Møllenberg.

– Det er klare utfordringer med boringen, og spesielt knyttet til trykkluft og kvikkleire.

– Det er viktig å bruke erfaringene vi får og analysere resultatene underveis, sier Beitnes.

Testingen har pågått i et par uker, og snart må en endelig avgjørelse tas på om de har valgt rett metode. Det er først i september at stålrørspuntingen blir satt i gang for alvor. Årsaken til at det testes ut allerede nå er at metoden er ny og at en stor mengde materiell må bestilles.

NCC Construction er hovedentreprenør på denne jobben, og de har med seg Kynningsrud fundamentering som har ansvaret for spuntveggen, mens Hallingdal Bergboring gjør jobben med å borre ned stålrørene.

AKTUELT

Vil ha mer statlig s

– Ingen er tjent med den borgerkrigen vi nå har i vegvedlikeholdet, ikke bilistene, ikke myndighetene og ikke entreprenørene. Nå trenger vi mer statlig styring.

Håkon Aurlien

Dette sier Per Erik Brynildsen som er under-entreprenør for tre funksjonskontraktører i Akershus og Østfold. Fra hovedkontoret i Våler i Østfold leder han en vegvedlikeholdsbedrift som på det meste har 29 brøyte- og strøbiler på vegene samtidig.

Sist måned tok han ordet på en konferanse i Sarpsborg og ba om et møte med samferdselsministeren for å fortelle om hverdagen som underentreprenør. Det fikk han, og sist uke møtte han Magnhild Meltveit Kleppa på hennes kontor i Samferdselsdepartementet.

– Mitt budskap er at verken Norge eller bilistene tjener på den organiseringen vi har i dag, forteller han.

Stor virksomhet

Per Erik Brynildsen leder landets største asfaltfresingsbedrift, Asfalt Remix AS. I asfaltsesongen arbeider de 28 ansatte over hele landet. I fjor ble 1,8 millioner kvadratmeter asfaltoverflater jevnet ut av Brynildsens folk.

Vintertid har de ansatte vært syselsatt med daglig drift av riks- og fylkesvegnettet. Fra firmaet ble etablert skjedde det på oppdrag fra de respektive vegkontorer med stor frihet til å brøyte etter godt skjønn, men med den dyrere sand- og saltstrøingen direkte styrt av Vegvesenets oppsynsmenn.

Fra 2003 ble funksjonskontrakt-systemet innført. Brynildsens folk er opptatte sommerstid, og derfor var det uaktuelt å ta på seg en funksjonskontrakt. I stedet har han inngått avtale med firmaer som har påtatt seg jobb for funksjonskontraktene.

Vil være lojal

– Vi kan kontraktene, bestreber oss

på å oppfylle de krav som er satt, og er opptatt av å holde et høyt faglig nivå. Vi skal lojalt gjøre den jobben vi har avtalt med våre oppdragsgivere, ingen tvil om det, sier han.

Men lojalitet til trafikantene har ført til et vanskelig og dramatisk valg.

– Folkene mine har sagt stopp og jeg kommer ikke til å skrive under nye driftskontrakter. Det er rett og slett ulevelig å arbeide som underentreprenør slik vi nå gjør, sier han.

Holdning

– Vi har veldig gode folk med mye erfaring, og som har en grunnleggende holdning om å gjøre en god jobb for trafikantene. Det er dessverre ikke en holdning som gir gevinst. Vi får ingen kreditt for å bruke godt skjønn eller god lokal kunnskap og har måttet ta tapet ved å gjøre en for god jobb, sier han.

– Våre folk møter hver dag bilister som ikke får det de faktisk har rettmessig krav på, et forutsigbart vegnett, sier han.

– I noen områder får operatøren betalet fast pris for sesongen, og der er friksjonskrav og tiltakstid styrende. Entreprenørene tjener på å vente lengst mulig. I neste område kan det betales etter hvor mange tonn salt som legges ut. Da blir det naturlig nok saltet mye, forklarer Brynildsen.

Kunnskap og ansvar

Brynildsen understreker at riktig vegvedlikehold er et yrke som krever mye kunnskap og vedvarende læring. Salting omtaler han som en vitenskap der rett metode må velges etter en rekke kriterier der værforhold, trafikkmengde og tekniske egenskaper er sentrale.

Han synes det er galt at lastebil-sertifikat, identitetskort og et trettimers "Arbeid på veg"-kurs er det som skal til for å fremstå som profesjonell vegvedlikeholder. Manglende kunnskap kan føre til at helt feil metode tas i bruk, "for sikkerhets skyld".

Energispill

– Jeg var for privatiseringstankene for ti år siden, men ser at vi har endt

med et system der veldig mye energi brukes på annet enn det som faktisk tjener trafikanten. Den gamle vegvokteren, som tok seg av vegen, ordnet små skader selv og som sørget for å holde dreneringen åpen og vegutstyret i bra stand, er erstattet av en moderne vegvokter. Denne venter til hullet i vegen er så stort at reparasjonen blir et tilleggsoppdrag. Han tjener penger på å ikke utføre dagligoppgaver fordi Vegvesenet ikke har folk til å kontrollere at de faktisk gjør det de får betalt for. Og så er han god til å plassere ansvar på andre når feil skjer.

– Bevares; vi er ikke feilfrie og skal stå for de feil vi gjør. Men resultatet av det hele er et system som ikke tjener trafikantene, sier Brynildsen.

Offentlig

– Ut ifra det jeg ser nå er jeg overbevist om at trafikantene er bedre tjent med at det offentlige tar hånd om daglig drift av vegene. Vi trenger et Statens vegvesen med nok egne mannskaper til daglig drift, men som bruker entreprenører til større oppgaver og da har direkte linje til den som skal gjøre jobben, sier Per Erik Brynildsen.



Skuffet: – Jeg var for privatisering, men ser at vi har endt med et system der veldig mye energi brukes på å skyve fra seg ansvar i stedet for å ta ansvar for bilistene, sier Per Erik Brynildsen. (Foto: Håkon Aurlien)

Vil rette opp feil og mangler

Statens vegvesen intensiverer nå arbeidet med å rette opp feil og mangler ved etatens virksomhet. Kvalitetssystemet skal videreutvikles.

Etaten har i flere år fått vesentlige merknader fra Riksrevisjonen, noe som anses for å være svært uheldig. Det har vært løpende arbeidet med disse utfordringene, men Etatsledelsen ønsker nå å intensivere arbeidet med å få rettet opp manglene.

I midten av februar vedtok ledelsen i etaten å iverksette en rekke tiltak:

- Sporbarhet faktura/kontrakt: Følge opp at interne kontrollrutiner utføres i regionene, samt skal gjøre informasjon om rammeavtaler lettere tilgjengelig. Landsdekkende regnskap skal intensivere stikkprøvekontroller. Endringer i det elektroniske fakturaarkivet skal gjennomføres.
- Anleggs- og prosjekteringskostnader: Innskjerpning av at konkurransegrunnlag følger standard bestemmelser. Følge opp i ny orga-

nisasjon at byggherreseksjonene i regionene har tilstrekkelig kompetanse og bemanning, teoretisk og praktisk, til å sørge for kvalitets-sikring av konkurransegrunnlag.

- Konvensjonalbot: Evaluere effekten av eget konteringsbilag for konvensjonalbot, som ble innført i 2008, samt gjennomføre ytterligere tiltak for å forbedre den regnskapsmessige kvaliteten.
- Rekvirering: Regionenes rutiner med rekvirering av fylkesvegmidler og bompenger skal skjerpes og følges opp.
- Mindreforbruk: Månedlig regnskapsrapportering, samt at kvalitetssikringsrutiner for regionene i denne forbindelsen utarbeides.
- Kontrollvirksomheten: Nåværende ansatte skal kvalifiseres til å arbeide innenfor fagområdet, samt at kontrollverktøyene skal forbedres.

Inngang: Under en konferanse i Sarpsborg tok Per Erik Brynildsen ordet og ba om et møte med samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Sist uke var han i departementet for å fortelle om underentreprenørens uforutsigbare virkelighet. (Foto: Håkon Aurlien)

Styring



Spørsmål om drift og vedlikehold

En for rask omorganisering av Statens vegvesen i 2002-2003 da drift og vedlikehold ble konkurranseutsatt, forutsetninger om kvalitetssikring som ikke holdt mål, misnøye blant trafikantene, og politikere som ikke var klar over omfanget før Riksrevisjonens rapport forelå.

Håkon Aurlien

Det ble sentrale temaer under den åpne høringen i Stortinget forrige uke der både vegdirektøren, nåværende og tidligere samferdselsminister var kalt inn.

Kontroll- og konstitusjonskomiteen behandler nå Riksrevisjonens kritiske rapport om mangler ved drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegene i Norge. Komiteen har i tillegg til høringen invitert en rekke brukerorganisasjoner til å komme med innspill før komiteen legger fram sin innstilling, foreløpig fastsatt til 9.mars.

– Ved konkurranseutsetting av funksjonskontraktene forutsatte Vegvesenet at entreprenørene skulle overta mer av ansvaret, og at

de hadde gode kvalitetssystemer. Det viste seg ikke alltid å være tilfelle, sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen i sin redegjørelse.

Ansvar

Komiteen hadde mange kritiske spørsmål, blant annet om hvordan entreprenørene ble fulgt opp da funksjonskontraktene kom, hvordan Vegvesenet forholdt seg til brukerorganisasjonene og hvilken informasjon som gikk videre til samferdselsdepartementet.

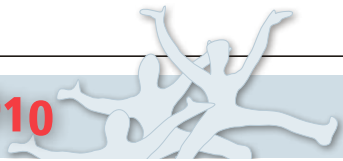
Vegdirektøren ga detaljerte svar, påpekte at omstillingen av Vegvesenet hadde skjedd på bare ett år mens den i Finland og Sverige har gått over 10 og 17 år, og la til at dette nødvendigvis måtte ta tid til å få rutiner og systemer til å fungere.

På et spørsmål svarte han et entydig "ja", og det var da representant Hans Olav Syversen (Krf) spurte om Riksrevisjonens funn om mangelfull oppfølging av halvparten av funksjonskontraktene er et høyt tall. På oppfølgingsspørsmål om hva som er et akseptabelt avvik, svarte Moe-Gustavsen at målet er et "0" men la til:

– Vårt mål er 100 prosent samsvar mellom kontraktsvilkårene og den utførelse vi finner ute på vegnettet.

Hørte: Vegdirektør Terje Moe Gustavsen (t.v.) ble utspurt i en time av Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité, og var også bisitter ved utspørringen av samferdselsminister Magnhild Melveit Kleppa (Foto: Håkon Aurlien)





Vegvesenmord på Dagsrevyen



Kriminelle vegvesentyper: F.v. Rigmor Nilsen, Trude Holter, Åse Uleberg, Linda M. Jacobsen, Eva M. Haukedalen, Turid Vongraven, Nina A. Knutsen, Kjersti Eide, Eva R. Ulla, Wenche Linnom. B.f.v. Kåre Holtung, Øyvind Furseth, Asbjørn Arnevik, Kjetil Neergaard, Tore Kaurin, Arvid Løver, Torstein Nilsen, Per H. Hermansen. Ikke til stede: Marian Nilsen og Jenny Hagen. (Foto: Kjell Wold)

Et veldig spesielt mord i Statens vegvesen vekker slik oppsikt at det blir toppoppslag i Dagsrevyen. Ikke i virkeligheten, men på de skrå bredder.

Kjell Wold

– Dette blir både krimfilm, teater-

forestilling og musikal på en og samme gang, sier en hemmelighetsfull, men entusiastisk regissør Eva Monsen Haukedalen.

Forestillingen "SYSer på liv og død" blir trolig et av mange høydepunkter under sommerens elleve Kulturdager 2010 på Lillehammer.

Strengt fortrolig

Eva og hennes fem medforfattere i Region sør er så redde for at historien med det intrikate mordplottet kommer ut i den kulørte ukepres-

sen før premieren i juni, at øvelsene foregår i strengeste hemmelighet og med stort sikkerhetsoppbud. Men en iskald februar dag lyktes det Vegen og vi å spore opp en av prøvene mellom bakkar og berg vest for ingenmannsland. Og vi fikk bare overvære en liten og helt ufarlig del av prøvene på Bryggeparken hotell i Skien.

Vekker oppsikt

18 skumle vegvesentilsatte utgjør aktørene i mordgaten, som skjer i

et klassisk og lett gjenkjennelig vegvesenmiljø. Men mordet på en menig vegvesentilsatt skjer under så spesielle omstendigheter at det vekker oppsikt langt utover etatens egne rekker. Aner vi en liten skandale på Vegmuseet mellom pinse og sankthans i år?

– Ideen til denne særegne, norske blandingen av Hitchcock-grøsser og Agathe Christie-thriller på ekte vegvesennorsk ble født i fjor sommer. Regionveg sjefen spurte om jeg kunne tenke meg på dra i

gang en ny forestilling i regionen til Kulturdagene dersom det var interesse for det. Jeg svarte ja på betingelse av at jeg fikk med meg en skrivegruppe. Det gikk ikke lenge utpå høsten før ideene boblet og skrivekløen tok overhånd, forteller Eva Monsen Haukedalen.

Michael Jackson

Før jul meldte et stort kobbel vegvesenfolk seg på audition. Nå er øvelsene i gang for fullt.

– Det blir en moderne forestilling på alle måter, forsikrer det hyre vegvesenensemblet. Krimfortellingen krydres med korte filmsnutter, dans og sang i tidsriktig Michael Jackson-innpakning. Men mer enn det var det ikke mulig å få ut av de skumle vegvesentypene som skal "SYSer på liv og død" om snaue fire måneder.



Skummel type: Vegvesentilsatt i falsk forklædning. (Foto: Kjell Wold)

Kulturell base-camp

Kontorveggen til Eirik Trøften Aas på Lillehammer er spekket med ideer til Kulturdagene. Der skal Region øst lage en base-camp der de tilbyr alt fra helgrillet elg til ly for natta. Men det viktigste er å treffes.

Henriette Erken Busterud

– Sist jeg var på Kulturdagene følte jeg meg litt "lost" og druknet litt i mengden. Jeg savnet et sted å sette meg ned innimellom det offisielle programmet, for vi i øst hadde ikke et eget samlingspunkt slik som noen av andre regionene. Men nå skal ikke vi være noe dårligere! Nå lager vi en

base-camp der det skal skje litt av hvert, og kolleger fra hele landet bør sjølsagt komme på besøk, reklamerer Eirik.

Trekkplaster i pauser

Han og Rigmor Lien Bjørnstad er "basesjefer" for campen - et stort telt med scene og bål plass utafør. Aas sier de ikke skal konkurrere med det offisielle programmet, men at aktivitetene her skal være krydder innimellom slaga.

– Det viktigste er å ha et sted der du kan sette deg ned å møte folk, som før Åge og Sambandet starter. Og hvis noen føler seg kallet til å være oppvarmingsband, så har de muligheten. Vi stiller en liten scene til disposisjon for den som vil underholde med musikk eller andre ting.

Dessuten vil vi utfordre PUMA til å lage en aktivitet slik at dette også kan bli et samlingssted som trek-

ker til seg de yngre, sier de to.

Helgrillet elg

På Kulturdagene er det tradisjon for prøvesmaking av lokale urter og andre herligheter. Sist satte folk til livs 14 kilo gravfisk, 20 kilo elgmorr, 10 kilo honningmarinert laks, 120 kilo bacalao og 5000 sveler på Region midt sin stand. På menyen til Region øst står det riktignok ikke så mange retter i år, men til gjengjeld mange kilo: De skal nemlig helgrille elg.

– Vi er jo litt spente både på hvor vi skal få tak i elgen og hvordan en skal grille noe så stort, men dette tar hedmarkingene seg av. Jeg har aldri vært med på helsteking av elg før, så dette blir spennende, sier Aas.

Noe for enhver

Basecampgruppa, som består av åtte ansatte fra hele regionen, jobber også med planer om å få alle trafikkstasjoner i regionen til å lage en egen olabil. Målet er Olabil-utstilling og Olabil-løp der de både kårer den fineste og raskeste bilen. Offroadcrocket har de også planer om, og tanken er å utfordre ledelsen og Puma.



Idébank på veggen: Eirik Trøften Aas og Rigmor Lien Bjørnstad som jobber på Lillehammer har planene klare for base-campen til Region øst som de satser på skal bli et populært treffpunkt. (Foto: Henriette Erken Busterud)

”Mange av personbilens utfordringer vil om få år ikke lenger være et problem”



Om ti år vil vi kjøre elektrisk og mange av personbilens miljøutfordringer vil ikke lenger være et problem, sa den tidligere svenske statsminister Göran Persson på en samferdselskonferanse i Sarpsborg. (Foto: Håkon Aurlien)

- Man har nok vært lydhøre for de som er opp-tatt av bilismens miljøutfordringer. Men vi har faktisk mulighet til å ta hånd om utslippene fra biltrafikken. Det er bare å stille krav til produsentene.

Håkon Aurlien

Det sa den tidligere svenske statsminister Göran Persson da han deltok på en konferanse i Sarpsborg i midten av februar.

- Dårlige norske veger

Persson vakte stor oppmerksomhet da han under Østfoldkonferansen kritiserte norsk vegstandard.

- Jeg synes norsk infrastruktur er for dårlig, særlig vegene inn mot de største byene, sa han med blant andre samferdselsminister Magnhild Kleppa som tilhører.

En årsak er i følge Persson at det i mange år har vært overdrevet fokus på bilens miljøbelastninger.

- Produsentene sa for få år siden at en bil måtte bruke en liter på mila, men slik er det ikke lenger. Om ti år vil vi kjøre elektrisk. Mange av personbilens utfordringer vil om få år ikke lenger være et problem, sa den tidligere svenske statsministeren.

Forutsigbarhet

Samferdselsminister Magnhild Kleppa hadde i et innlegg rett før

orientert om økte summer til vegbygging i årene som kommer, og om behovet for god planlegging.

I 2002 ble de norske og svenske regjeringer enige om å bygge ut E6 til firefeltsveg mellom Oslo og Malmø innen 2009. Det ble oppfylt på norsk side, men ikke i Sverige, der vegen trolig blir ferdig gjennom Bohuslän først i 2013.

E6 har omlag halvparten av all rullende trafikk ut og inn av Norge, mens ca cirka en firedel går på E18 over Ørje.

Hun var tydelig på at det er nødvendig å fullføre planprosesser og å få gjennomført prosjekter innen frister som trafikantene kan forholde seg til. Dobbeltsporet Ski - Oslo lovet hun at skal være ferdig senest i 2018, mens fullførelsen av E18 skal fastsettes i neste NTP-rullering.

Biodrivstoff

Persson var frittalende da han snakket om Østfolds rolle som grensefylke mot Europa. Kornbonden har engasjert seg i arbeidet for økt bruk av biodrivstoff, og oppfordret til å tenke langsiktig og nasjonalt.

- Norge reiser på første klasse i dag, dere har det bra. Men det har ikke alltid vært slik. Det vil ikke være slik i fremtiden heller, om dere ikke satses riktig. I fremtiden vil det bli økt konkurranse mellom store geografiske regioner, og da er infrastruktur veldig viktig. Nå trengs mot til å planlegge det som er viktig for våre barnebarn, sa han.

- Nå er vegforbindelsen mellom Oslo og København i praksis ferdig modernisert. Det neste vi må få på plass er en fungerende høyhastighetsbane, sa han.

- Bedre veger er bra for miljøet!

- Nye veger og bedre vegvedlikehold gir mindre energiforbruk og bidrar positivt i klimasammenheng, sier direktør Øyvind Solberg Thorsen i Opplysningsrådet for Vegtrafikken (OFV).

Håkon Aurlien

- I tillegg kan trafikantene bidra mye mer enn de er klar over gjennom mer økonomisk kjøring. Det de trenger er en invitasjon til å bidra, og faktisk informasjon om ting de kan gjøre.

- Det er mye fokus på miljøeffekter av bedre biler, og mye fokus på å få flere til å reise kollektivt. Men vegen er sjelden en del av miljødebatten og det miljøpolitiske virkemiddelapparatet. Det er heller ikke kjøringen som foregår på vegene og det bør den bli, sier Thorsen.

Sammenheng

For tre år siden finansierte OFV et forskningsarbeid om sammenhengen mellom gode veger og godt miljøarbeid. Thorsen er overrasket over at dette ikke har fått større fokus i Klimakur-rapporten.

-Klimakur-arbeidet vil helt sikkert føre til tiltak som kan være krevende å gjennomføre og det kan bli i meste laget fokus på avgifter og andre negativt ladede virkemidler. Derfor er det viktig å ta inn i ”menyene” virkemidler som også sammenfaller med folks interesser, sier han.

I rapporten som ble lagt frem konstaterte de to Sintef-forskerne Tore Knudsen og Børge Bang at bedre flyt i trafikken var virkemiddelet for å få ned utslippene. De tok til orde for å løse køproblemer i storbyene med helt andre virkemidler enn kapasitetsbegrensning.

Siden har OFV blant annet i samarbeid med Norges Lastebileier-Forbund undersøkt forbruk og utslipp fra tunge kjøretøy både i Norge og Sverige for å sjekke om bedre vegstandard gir lavere CO₂-utslipp.

Sammenfallende

- Det er ingen tvil om at trafikk i moderat jevn fart på jevne veger gir betydelig lavere energiforbruk og dermed utslipp enn tilsvarende godsmengde transportert på dårligere veger. Stortinget har bestemt at vi skal ha levekraftig distriktsbosetting i Norge, og i distriktene ønsker mange bedre veger og bedre vegvedlikehold. Dette er sammenfallende interesser som det er viktig å bygge videre på, sier Øyvind Solberg Thorsen.



Dokumentert: Direktør Øyvind Solberg Thorsen i Opplysningsrådet for Vegtrafikken (OFV) er overrasket over sammenhengen mellom gode veger og lavt energiforbruk ikke har fått større fokus i Klimakur-rapporten. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

Slik kan reisemønsteret

Sterk lut må til for å redusere CO₂-utslipp i transportsektoren. Noen tekniske tiltak reduserer utslipp fra transportmidler. Men for å redusere biltrafikken må en ta flere virkemidler i bruk.

Henriette Erken Busterud

Mange av tiltakene som er vurdert i Klimakur 2020 er av teknisk art. Når det gjelder tiltak som skal gi overføring av biltrafikk til andre transportmidler, hjelper det for eksempel ikke bare å bygge dobbeltspor eller halvere kollektivsatsene: I tillegg må økonomiske virkemidler mot biltrafikken tas i bruk.



Oskar Kleven

– Våre beregninger viser at det kun er en kombinasjon av tiltak som kan redusere CO₂-utslippet så det monner: En må både bygge ut kollektivtrafikken og bruke økonomiske virkemidler – som å doble bomtakster og drivstoffpriser. Det sier Oskar Kleven i Statens vegvesen. Han er prosjektleder for transportanalysene i NTP og har ansvar for å beregne hvordan CO₂-utslippene kan reduseres i forbindelse med klimakuren.

Forutsetninger

– Når det gjelder persontrafikken på nasjonalt nivå, så har vi lagt inn ulike forutsetninger og beregnet hva som skjer når vi endrer faktorer som transporttilbud eller priser sammenlignet med hvordan det ville vært i 2020 hvis vi ikke gjorde noen klimatilak. Tallene viser endringer i transportarbeidet i prosent (av personkilometer), det vil si hvor langt hver person reiser per dag, forklarer Kleven.

Resultatene er tatt ut på nasjonalt nivå, men noen tiltak vil ha større effekter lokalt.



Hvordan endres reisemønsteret/CO₂ utslipp hvis det blir:

A) Dobbeltspor og økt frekvens på strekningen Tønsberg - Hamar og Oslo - Fredrikstad + økt frekvens på buss og båt.

B) Som A + 100 prosent økning i drivstoffpris og bomtakst, samt halvert kollektivtakst

C) Som B pluss dobbelt billettpris på fly

	Tall i prosent		
	A	B	C
Bil trafikkarbeid	- 0,2	- 23,4	- 22,8
Bil transportarbeid	- 0,2	- 22,3	- 21,5
Buss	- 0,2	120,9	122,6
Trikk/bane	0,5	73,3	73,4
Tog	18	141,3	144,6
Fly	- 1,2	15,9	- 27,8
Båt	- 0,6	76,9	84,9
Sum transportarbeid	0,6	1,6	- 0,9
Reduksjon i CO₂	- 5,0 tonn	- 1200 tonn	- 1400 tonn

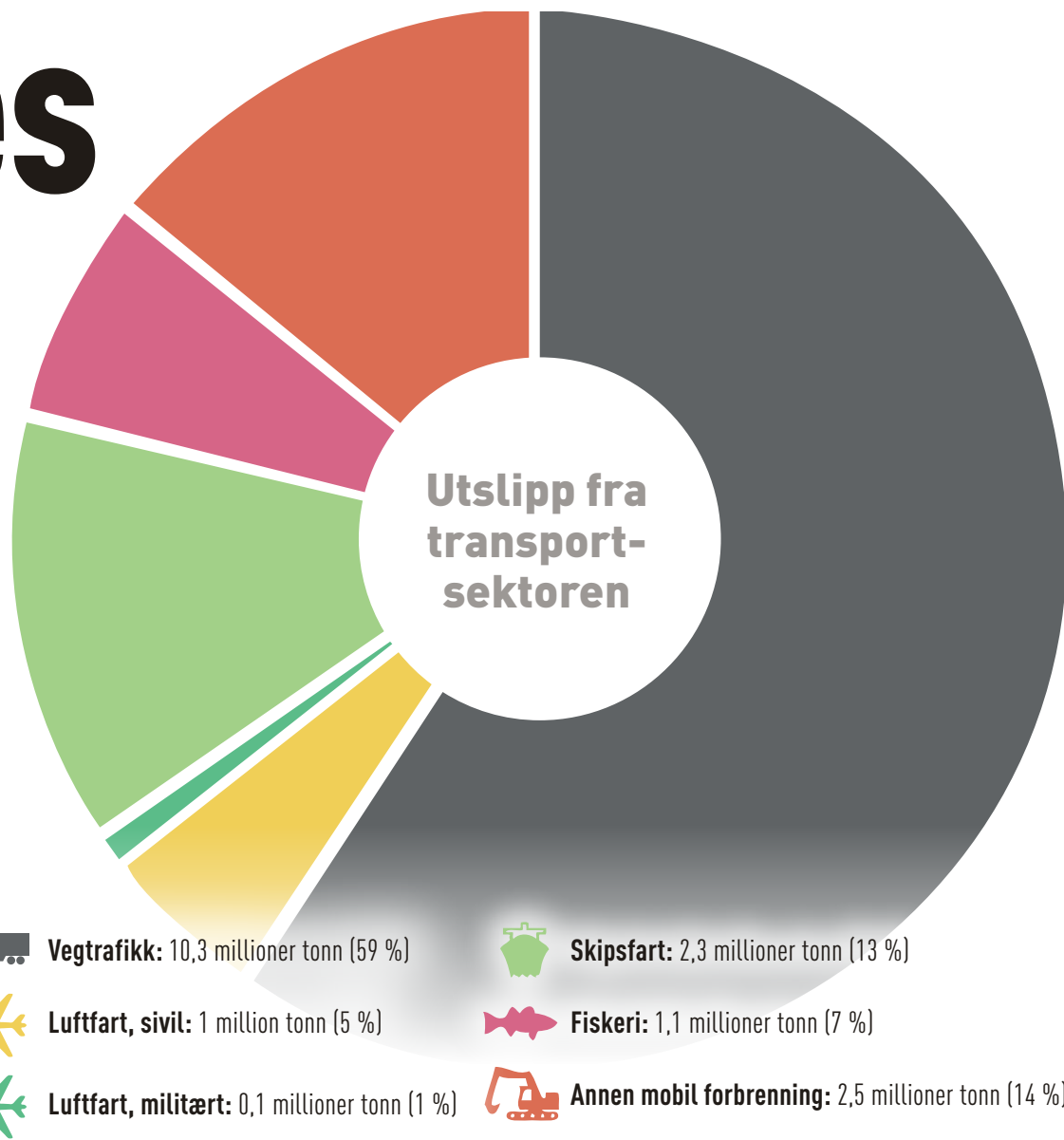
Et eksempel på det er at hvis bomtakstene dobles i de fem byene, så vil trafikkarbeidet for bil reduseres med 1,5 prosent på nasjonalt nivå, og betydelig mer lokalt.

Eksempel

– Vi forutsetter at vi får dobbeltspor på strekningen Tønsberg-Hamar og Oslo-Fredrikstad, som beskrevet i NTP 2010-2019. I tillegg vil veg- og jernbanenetet blir bygd ut i henhold til NTP 2010-2019. Dette vil ifølge våre beregninger nesten ikke påvirke vegtrafikken, som vist i eksempel A. Men hvis vi i tillegg doubler drivstoffprisen og bomtakstene (i byer med bomringer) og halverer kollektivtakstene i hele landet, så gir det store utslag – som i eksempel B.

Som vi ser i eksempel B, vil transportarbeidet øke med rundt

endres



- Vegtrafikk:** 10,3 millioner tonn (59 %)
- Skipsfart:** 2,3 millioner tonn (13 %)
- Luftfart, sivil:** 1 million tonn (5 %)
- Fiskeri:** 1,1 millioner tonn (7 %)
- Luftfart, militært:** 0,1 millioner tonn (1 %)
- Annen mobil forbrenning:** 2,5 millioner tonn (14 %)

Transportsektoren på klimakur

Kongeriket må på slankekur. Mellom 12 og 14 millioner tonn CO₂ må bort innen 2020. Politikerne har fått en meny av tiltak som de kan velge fra for å nå målet.

Henriette Erken Busterud

I Norge slippes det årlig ut 55 millioner tonn CO₂. Gjennom Klimakur 2020 i regi av Klima- og forurensningsdirektoratet er det lagd en oversikt over alt som kan redusere CO₂-utslipp i de enkelte sektorene. Det er lagd en meny med tiltak som skal gi riktig klimavekt om ti år. Hvis alle de 160 tiltakene settes i verk, reduseres utslippene med 22 millioner tonn.

Nå er det opp til politikerne å velge hva slags retter de vil plukke fra CO₂-menyen for å nå idealvekta. Så vil tida vise hvor og hvordan politikerne vil sette sammen dietten.

Transportsektoren

Statens vegvesen har hatt ansvar for sektoralanalysen i transportsektoren. Vegtrafikken utgjør 60 prosent av

utslippene der. Til sammenlikning er det bare 6 prosent utslipp fra fly. En av utfordringene her er å slanke bort utslipp fram til 2020, samtidig som transportarbeidet forventes å øke med 25 prosent. Hvis ingen ting gjøres vil dagens utslipp på 17 millioner tonn øke til 19 i 2020.

Omfattende kur

For å nå målet må det til tiltak på mange områder, som er krevende både økonomisk og praktisk. Det må både tas i bruk økonomiske virkemidler, bygges mer infrastruktur og utvikles teknologi som gir mer miljøvennlig transport. Til sammen er det skissert tiltak som vil redusere CO₂-utslippene fra transport med 3-4,5 millioner tonn i 2020. Inn-

føring av ny kjøretøyteknologi og bruk av biodrivstoff er det som kan gi størst utslippsreduksjon. Dersom det ikke blir restriksjoner på biltrafikken, blir det maks 3 millioner tonn mindre utslipp.

Dobbelt så mye fra 2020 til 2030

Sektoranalysen viser at det fram mot 2030 er mulig å redusere utslippene enda mer. Det tar tid å skifte ut kjøretøyparken og utvikle ny teknologi. Slike endringer, sammen med mer gods-transport på bane og mer effektiv varetransport på veg kan redusere utslippene med 8-12 millioner tonn. Biodrivstoff kan redusere utslipp med 3,8 til 7,7 millioner tonn CO₂.

Tiltak som er utredet:	Reduksjon i millioner tonn CO ₂ :
• Mer bruk av biodrivstoff	1,8 - 1,9
• Mer miljøvennlige transportmidler	0,8
• Kollektivtransport og sterke prisøkninger	1,2
• Doblet flypris i tillegg til mer kollektiv og prisøkninger	0,2
• Øvrige tiltak innen luft og skipsfart	0,8

Les mer på www.klimakur2020.no

Kollektiv gulrot til 280 millioner kroner



Belønningsordninga: Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa og regionvegsjef Andreas Setsaa er nøgd med kollektivvinnssatsen i Buskerudbyen. (Foto: Kjell Wold)

Buskerudbyen fikk i februar en gedigen kollektivgave og gulrot av samferdselsministeren som kan gi byaksen Kongsberg-Eiker-Drammen-Lier 280 millioner kroner på fire år.

Kjell Wold

– Det skal lønna seg å styrkja kollektivtilbodet og redusera bilbruken. Regjeringa vil auke tempoet i arbeidet med å leggja om transporten i meir miljøvennleg retning, sa statsråd Magnhild Meltveit Kleppa, da hun besøkte Drammen og Buskerud fredag 5. februar

Buskerudbyen består av kommunane Lier, Drammen, Nedre- og Øvre Eiker og Kongsberg som har lagt grunnlag for eit framtidig forpliktande samarbeid om felles areal og transportplanlegging. Dette skjer i nært samarbeid med Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og andre samarbeidspartar som Jernbaneverket, Kystverket og Fylkesmannen. Buskerudbyen får no som tredje byregion i landet, etter Trondheim og Kristiansand, ein kjempepott av denne belønningsordninga for økt kollektiv og miljøatsing i storbyområdar.

Cash på bordet

Kleppa la 30 millionar kroner kontant på bordet til Buskerudbyen for 2010 og lovet potten auka til 60 millionar kroner i 2011, 90 millionar kroner i 2012 og 100 millionar kroner i 2013 dersom dei fem kommunane og fylkeskommunen saman klarer dette miljø og kollektivløftet som dei no forpliktar seg til. Gulrota på heile 280 millionar kroner har også føresetnad også fleire konkrete tiltak for å stoppe veksten i bilbruken på kort sikt og redusere biltrafikken med 5 prosent på lengre sikt.

(Illustrasjon: Jon Opseth)

120 prosent for buss og cirka 141 prosent for tog. Transportarbeidet for bil reduseres med 22 prosent. Dette er et kjempestort tall: Det utgjør i overkant av 970 000 færre bilturer i døgnet, understreker Kleven.

– I eksempel C har vi i tillegg doblet flyprisen i tillegg til forutsetningene i A og B. Dette gir en forholdsvis liten effekt, anslagsvis 200.000 tonn fordi relativt få reiser med fly innenlands.

Bilde på framtida

– Det er usikkerheter både i forutsetningene og resultatene til modellene, men det gir et bilde på hva som må til for å redusere utslipp av klimagasser. Og det er altså ingen tvil om at det må sterk lut til for å endre fordelingen mellom transportmidler eller reduserer reiseaktiviteten, påpeker Kleven.

AKTUELT



Bruk av sykkel før og no: Norsk vegmuseum vil vise sykkelhistoria i ny utstilling. (Foto f. v.: Henriette E. Busterud, dei to i svart/kvitt er frå Domkirkeodden sitt fotoarkiv)

Viser sykkelhistoria

8. mai trår Norsk vegmuseum til med ei utstilling om korleis sykkelen har vore brukt til glede og nytte frå 1885 og fram til i dag.

Henriette Erken Busterud

I utstillinga blir sykkelen sett i eit

historisk perspektiv slik at publikum får sjå ulike sider frå den 125 år lange sykkelhistoria. Dei besøkande vil sjå eit vell av ulike sykklar og kan lese om alle former for sykling.

Stor påverknad

– Den moderne sykkelen som vi har i dag vart oppfunnen i 1885. Men det var først etter 1930, og særleg etter 2. verdenskrig at folk flest tok sykkelen i bruk, fortel Anne-Mette Nielsen som set saman utstillinga.

– Ikkje minst var sykkelen viktig her i Noreg, der dei fleste budde langt frå kvarandre. Det var ei enorm omvelting å kunne sykle i staden for å gå. Strekninga folk før måtte bruke ein time på å gå, kunne dei sykle på eit kvarter. Sykkelen påverka både fritids-, kvardags- og arbeidslivet.

Endra bruk

– Bruken har endra seg over tid. Før sykla vi til butikken, på besøk eller

sykla ungane til barnehagen. Men då bilen vart allemannseige på 1970-talet endra dette seg. Då vart det slutt på mosjon og frisk luft som vi fekk på kjøpet når vi farta rundt. No blir sykkelen bruka mest i samband med trening, seier Nielsen.

Sportsyklar har det derimot vore heilt sidan 1880-åra - fart har alltid fenga. Den første verdsmeisterskapen vart halden i 1893 og sidan har sportssykling vore ein standhaftig og mannhaftig aktivitet

- det er framleis mest menn som deltek i veg i konkurransar.

Sykkelferie

Åttetimarsdagen og retten til ei veker ferie kom i 1919, om lag tretti år seinare fekk folk tre veker ferie. Sidan det var få som hadde hytte å dra til, var sykkelferie eit alternativ. I 1972 fekk òg far i huset laurdagsfri (få kvinner var i fast jobb), så då vart det ikkje berre søndagsturar lengre.

Ta en feriedag på Norsk vegmuseum

Det nærmer seg vinterferie, og mange snører sin sekk og spenner sine ski. Vegmuseet ved Hafjell har litt av hvert å by på for dem som vil la skia stå. Og det er gratis inngang.

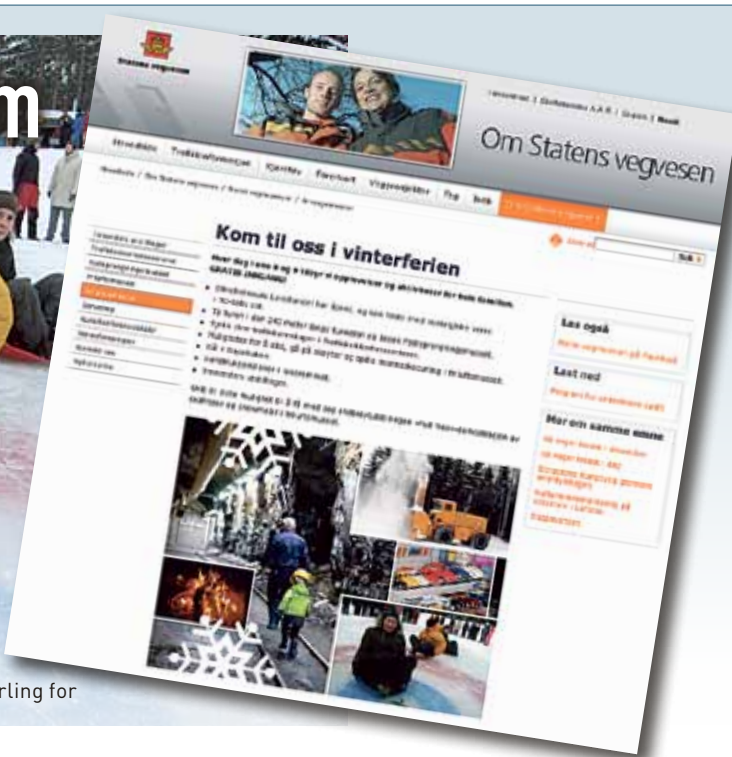
Henriette Erken Busterud

Blindheimsvik landhandel har åpent og tilbyr nostalgiske varer med 50-talls preg - alt fra søtsaker til leker. Fjellsprenngningsmuseet er også åpent i tillegg til utstillingene inne hovedbygget.

Ellers er det mulig å boltre seg på et lekerom med konstruksjonsleker og i akebakker, så ta med akebrett. For den som vil på glattisen er det skøyteis der det er lagt til rette for "menneskecurling" (se bildet). I gapahuken på museet vil det bli tent opp bål slik at de som har med grillpinner og pølser kan ta seg en matbit mellom slaga. I uke 8 er det ellers siste mulighet til å se snøbrøyteutstillinga "Full fres": Mandag, onsdag og torsdag demonstreres maskiner ute i friluftsmuseet.



Curling: Norsk vegmuseum tilbyr en rekke aktiviteter i vinterferien (uke 8 og 9) blant annet en egen form for curling for store og små. (Foto: Steinar Svensbakken)



Ni vil bygge

■ ■ Ni firmaer vil bygge kulvert ved E16 i Hallingby i Ringerike (tall i mill. kr.): Senneseth Anlegg AS: 6,2, Brødr Dokken AS: 6,6, Åsmund Pettersen og sønn AS: 6,7, HAB Construction AS: 6,3, Mesa Drift AS: 7,9, Strøm Gundersen AS: 6,8, Heve Anlegg AS: 8,6, Veidekke Entreprenør AS: 6,5, T Engene AS: 7,7.

Mer Tunnelskole

■ ■ Tunnelskolen fortsetter med nytt kull høsten 2010. Etatsledermøtet har bestemt å fortsette suksessen etter de to første kullene. Rektor Ruth G. Haug (bildet) oppfordrer nye tilsatte å melde seg opp snarest til høstens kurs. Haug ser gjerne at flere av etatens ledere og mellomledere også viser interesse for Tunnelskolen. (Foto: Kjell Wold)

**Pølsefest i minus 23**

■ ■ Folk i Evje og Hornnes trosset gradestokken og stilte til pølsefest i minus 23 grader, da nye Fennefoss bru på rv. 9 sør i Setesdal ble gjenåpnet 31. januar. Bruombyggingen var del av regjeringens tiltakspakke og kostet snaue 20 mill. kr. Vegen har 4500 biler i årsdøgntrafikk med en tungbilandel på nesten 20 prosent. (Foto: Odd Rønnestad)

BROT PÅ KJØRE- OG KVILETIDSREGLAR: Fleire og raskare meldingar



Tettare samarbeid: Magnar Pedersen i politiet og Klaus Ottersen i Statens vegvesen seier etatane skal samarbeide tettare for å auke innsatsen med kontroll av kjøre- og kviletid. (Foto: Kjell Wold)

– Statens vegvesen bør bli flinkare og raskare til å melde brot på kjøre- og kviletidsreglane.

Kjell Wold

Det seier Magnar Pedersen i politiet i Larvik. Han etterlyser både raskare reaksjonar og fleire meldingar frå Statens vegvesen etter utekontrollar av tungbilar og bedriftskontrollar av kjøre- og kviletid.

– Å ta imot meldingar for brot på kjøre- og kviletidsreglane tre-fire månader etter ein kontroll er alt for seint. Slike meldingar hamnar som regel i skuffen, medgir politimannen frå Vestfold.

Strengare reaksjon

Pedersen var invitert til å snakke om dette temaet på ein konferanse i Langesund om kjøre- og kviletid i bedrift for tilsette i Statens vegvesen

Region sør. Han gjekk igjenom siste nytt i regelverk og praksis for kva for reaksjonsformer Riksadvokaten no ønskjer skal takast i bruk overfor brot på kjøre- og kviletidsreglane i vegtrafikken.

– Vi må bli raskare til å handsame slike saker, sa Pedersen med klår melding til Statens vegvesen.

Fleire bør miste forarretten etter slike brot, meiner han. For å sette i verk fleire og raskare reaksjonar overfor slike alvorlege regelbrot i trafikken, må Statens vegvesen bli meir effektive i sitt arbeid etter at kontrollane er utførde.

Prioritert i etaten

Klaus Ottersen i Statens vegvesen svarte at etaten no jobbar iherdig for å betre og utvikle dette arbeidet. Dette har blant anna særskilt prioritet ved Kontroll- og Kjøretøyskolen (KKS-skulen) i Grimstad. Han seier etaten tek dette arbeidet på alvor og kan love fleire og meir effektive reaksjonar ved brot på kjøre- og kviletidsbestemmingane

i åra som kjem. Det er også klare krav frå EU om å auke intensiteten og talet på kjøre- og kviletidskontrollar av tunge kjøretøy dei neste åra. Region sør har gjort fleire grep for å bli meir offensive.

Raskare anmeldingar

– Vi har gått ”i lære” hos Region øst, då dei har kome mykje lengre i dette arbeidet. Vi har organisert arbeidet på tvers av fylka slik at vi hjelper og støtte kvarandre, seier Ottersen.

Nye medarbeidarar er komne til, og det krev opplæring og utveksling av erfaring i mindre grupper. Videre er det etablert eit godt samarbeid med Arbeidstilsynet og planlagt fellesaksjonar i alle fylka.

– Våre egne juristar og politiet skal sørge for at vi melder raskare når forholda krev det. Det leggst ned store ressursar i dette arbeidet som skal gi økt trafikktryggleik, like konkurranseforhold og redusere høve for sosial dumping, seier Ottersen.



Maksimalhøgde: Haukelitunnelen på E134 vil nytte godt av ei eventuell innføring av maksimalhøgde på kjøretøy på 4 meter. (Foto: Kjell Wold)

FORSLAG OM MAKSIMALHØGDE FIRE METER PÅ KJØRETØY:

Noreg eit av fire unntak

Noreg er bare eit av fire europeiske land utan krav til høgdeavgrensing på kjøretøy. Nå foreslår ein å innføre maksimalhøgde på 4 meter på kjøretøy også i Noreg.

Kjell Wold

30 europeiske land har alt slutta seg til EU sitt direktiv om harmoniserte høgdekrav, mens berre tre andre land har fråveke dette kravet. Island og Finland har innført høgdeavgrensing på 4,20 meter på kjøretøy, mens Irland har ei høgdeavgrensing på 4,65 meter. Saman med Noreg er det berre Sverige, England og Frankrike som ikkje har innført høgdeavgrensing. I januar 2010 sende Statens vegvesen ut eit forslag om innføring av høgdeavgrensing på kjøretøy i Noreg. Høringsfristen går ut 21. mars og forslaget om innføring av maksimalhøgde på alle nye kjøretøy vil først kunne gjelde frå tidlegast 1. januar 2011.

– Forslaget om maksimalhøgde fremmast hovudsakelig av omsyn til trafikktryggleiken,

seier saksbehandlar i Vegdirektoratet, Thomas Tangvik Magnussen.

Betre kjøreegenskapar og stabilitet for tunge kjøretøy er hovudårsaken til at forslaget nå fremmast. Innføring av høgdeavgrensing er ein av fleire faktorar som vil auke kjøretøyas stabilitet, noe som igjen vil redusere faren for velteulykker.

Statens vegvesen vurderer det også slik at innføring av maksimalhøgde på kjøretøy vil redusere omfanget av sentrisk kjøring i tunnelar og dermed redusere faren for møteulykker. Ei høgdeavgrensing vil også minske omfanget av materielle skader på tunnelar og undergangar. Det foreslås unntak for spesialtransportar med udeleg last.

– For å gi marknaden tid til å tilpasse seg det eventuelt nye høgdekravet, foreslås det at maksimalhøgde på 4 meter skal gjelde for kjøretøy som registrert frå og med 1. januar 2011. Det vert òg foreslått at kjøretøy registrert før denne dato kan nyttast i ein overgangsperiode fram til og med 31. desember 2020, fortel Magnussen.

LANDET RUNDT



Boller og smil

TRONDHEIM ■ I Sør-Trøndelag har Marianne Løvhaug Eklo vært ute på tur med flere gode hjelpere og servert boller på Trondheim Trafikkstasjon, Tek-T og ved fylkesavdelingen i Statens hus for å informere om Kulturdagene 2010 som nærmer seg med stormskritt.

Tilsammen 200 boller ble delt ut sammen med flyers og informasjon, og stemningen virker positiv, forteller Eklo. Her deler Randi Trøan, Marianne Løvhaug Eklo og Mary Bente Jamtøy ut boller og store smil på vegkontoret i Trondheim. (Foto: Knut Opeide)

Karriereetaten

BERGEN ■ I slutten av januar var Statens vegvesen sammen med 35 andre bedrifter på Høgskolen i Bergen for å fortelle om hvilke jobbmuligheter etaten kan tilby ingeniørstudentene. Hele 2000 studenter var invitert til å delta på arrangementet.

– Vi har hvert år de fire siste årene deltatt på arrangementet Karrieredagen i Grieghallen i Bergen. Et arrangement som henven-

der seg til alle utdanningsinstitusjoner. I år ble vi invitert til Karrieredagen 2010 arrangert av studentene ved Høgskolen i Bergen, med fokus på ingeniørstudenter, sier Annicke Bergh Monsen, som er med i rekrutteringsarbeidet i Region vest. På bildet ser vi Katrine Sælensminde Erstad, Linea Andersen, Jarle Aase, og Per-Henrik Justad som representerte Statens vegvesen på Karrieredagen.



Foto: Annicke Bergh Monsen



Nytt landemerke

LARVIK ■ Kjøsevegen bru (bildet) vil rage nesten 60 meter over bakken og blir over 300 meter lang. Den blir trolig det største landemerket på 11 kilometer ny firefelts E18 Sky Langangen mellom Larvik og Porsgrunn. Vegen til 1,8 milliarder

kroner åpnes høsten 2012. Da fjerner den en av de verste ulykkesstrekningene på hele E18 mellom Oslo og Kristiansand. I perioden 1999-2009 skjedde det 74 trafikkkulykker på strekningen med tre døde og 11 alvorlig skadde. (Foto: Kjell Wold)



Spektakulær tungtransport

OSLO ■ Denne uken kom en spektakulær stålkonstruksjon til Oslo, en 70 meter lang og 635 tonn tung seksjon av den nye kjørebua over Oslo sentralstasjon som bygges som del av Bjørvika-prosjektet.

Brua kommer i biter fra Nederland og ble løftet fra lekeren over på et 24-akslet kjøretøy som så har fraktet det over E18 og frem til anleggsområdet. Brua skal bygges over jernbanen i forlengelsen av E18 i Sørenga-området, og må

overta trafikken før motorvegen og betongrundkjøringen ved Østbanen kan tas bort. Montering skal gjøres i påsken, pinsen og 1. maihelga, for å skape minst mulig ulempe for jernbanetrafikken. (Foto: Kjell Solem)

Test på vinterføre

TROMSØ ■ På en kald godværsdag i februar møttes personell som har kontorplassering i Tromsø til en miljø- og trafikksikkerhetsdag på NAFs glattkjøringsbane. Målsettingen var å oppdatere spesielt de av personellet som i sitt arbeid kjører tjenestebil.

Denne halve dagen var nytt til å få testet ut om piggedekk er bedre "vintersko" enn piggfrie dekk. De oppmøtte fikk her testet ut både egen bil, tjenestebiler og like kjøretøy med ulike dekkegenskaper (pigg/piggfrie). Utsagnet om at vi samtidig nytter bil hver dag, uansett føre - påvirker dekkvalg sterkt, gikk igjen i diskusjonen etter mange testrunder.



Ekstremt nyttig øvelse

Den svensk-norske krise-øvelsen Bordercrossing 2010 gikk nylig av stabelen i Trondheim. Kriseteam på begge sider av grensen jobbet parallelt med case som utviklet seg som følge av ekstremvær.

Christin Hermann

Hensikten med fellesøvelsen for svenske og norske vegmyndigheter

var å øve på uønskede hendelser som kan gi utfordringer på tvers av riksgrensen.

Rolig start

Table-top øvelsen var lagt til Region Midt som har hele 15 grenseovergang mot Sverige, deriblant den såkalte mellomriksvegen (E14).

Ekstremværet i scenarioet førte til fremkommelighetsproblem, behov for omkjøringsplaner og god kommunikasjon mot ulike grupper både internt, eksternt og ikke minst mot vegmyndighetene i Norge og

Sverige. Øvelsen startet rolig. I første trigger var det meldt om sørvestlig liten storm, store nedbørmengder i form av snø (30-50 cm) og vanskelige kjøreforhold. Dette utløste ingen stor aktivitet i noen av kriseteamene, utover en kontakt mot entreprenør for å sjekke at han hadde fått med seg værvareselet.

Et par trigger etterpå er situasjonen mer dramatisk. Et ras stenger E6 og jernbane. Deler av E6 har rast ut i havet, og må trolig være stengt i minst to uker.

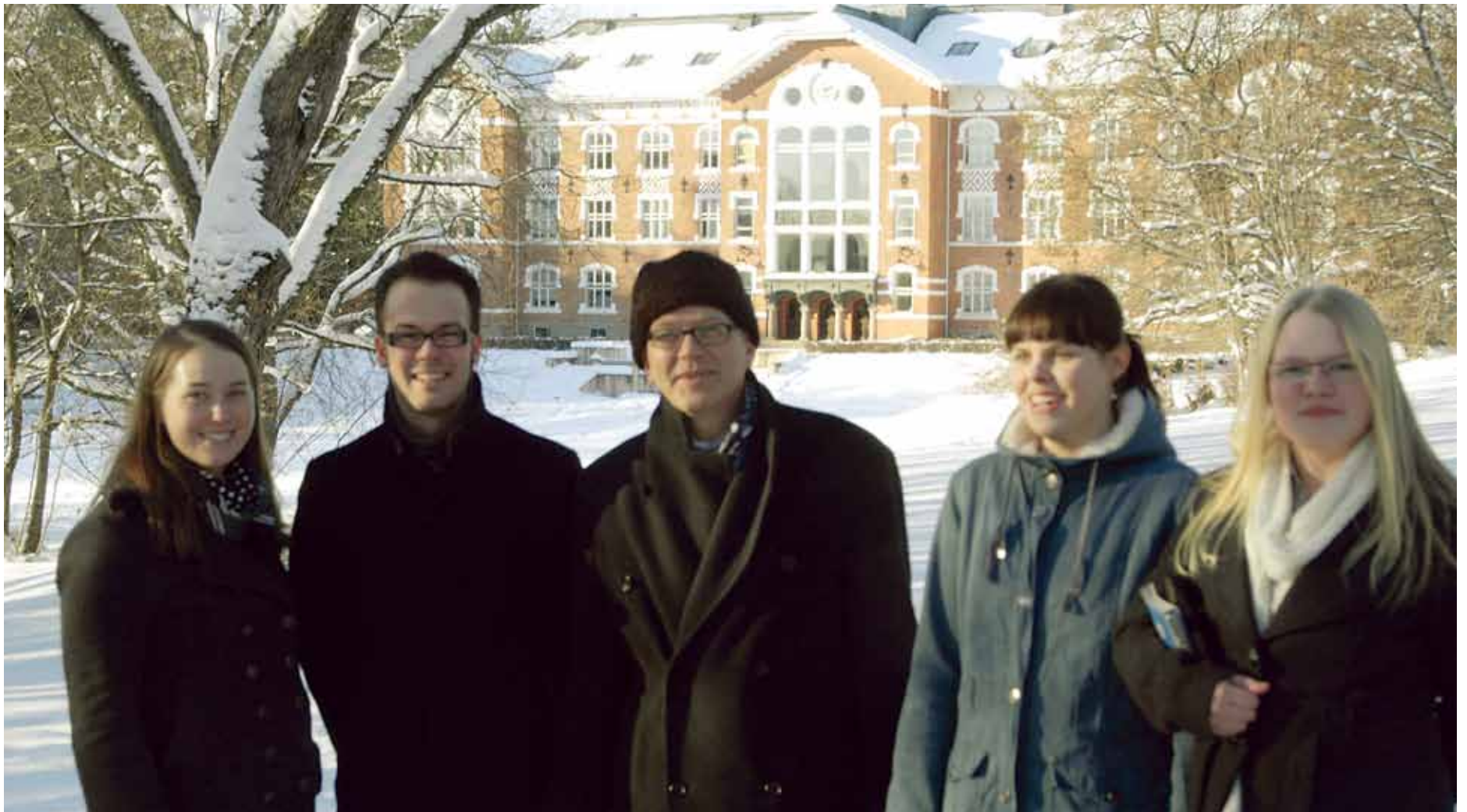
Deretter drog seg raskt til med

store fremkommelighetsproblemer, knekte trær over vegene, store forsinkelser på tog/fly, lange køer som følge av raset på E6, samt mindre strøm og telebrudd.

Evalueringen på slutten av dagen konkluderte med at øvelsen var realistisk og nyttig.



Ledelsen: Øvelsen ble ledet av beredskapssjefene Hein Gabrielsen fra Vegdirektoratet (t.v.) og Thomas Anderson fra det svenske Vägverket. (Foto: Christin Hermann)



Fornøyde: Foreleser Tore Edvard Bergaust og hans studenter er fornøyde med samarbeidet med Statens vegvesen. Fra venstre: Ingunn Bergsheim Landsnes, Simen Aastorp Haga, Tore Edvard Bergaust, Randi Marie Vevelstad og Marianne Harstad Hallan. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Statens vegvesen + UMB = sant

Universitetet for miljø og bioteknologi (UMB) på Ås har en samarbeidsavtale med Statens vegvesen. De to har vært forlovet i 16 år og har hatt mye glede av hverandre.

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen har flere forhold til høyskoler og universitet - de har hele 17 samarbeidsavtaler, noe som er en vinn-vinn situasjon.

- Studentene får blant annet forelesere og veiledere fra oss, de blir tatt med på ekskursjoner og fagdager. De får også skrive oppgaver og mulighet til sommerjobb - og en stige inn i arbeidslivet. Vi på vår side får mer kunnskap gjennom oppgaveløsning og får vist oss fram for mulige arbeidstakere, sier Ane Cecilie Røed i Statens vegvesen som har ansvar for samarbeidsavtalene.

Marianne Harstad Hallan studerer landskapsarkitektur. Sammen med fire andre har hun skrevet oppgave på hovedkurset sitt med utgangspunkt i Statens vegvesens kartlegging av allér.

- Vi hadde vegvesenansatte som diskusjonspartnere, samtidig som

vi fikk litt veiledning. Det har vært veldig nyttig å få annen input enn den vi får på universitet. Også får vi innblikk i hvordan en jobber på "ordentlig", og ser at ikke alt er så svart/hvitt som en kan få inntrykk av på studiet, sier Hallan.

Fornøyd rektor

Rektor ved UMB, Knut Hove, er godt fornøyd med samarbeidsavtalen.

- Vi som universitet er opptatt av at studentene får relevant arbeid. Statens vegvesen jobber med mye spennende både på den tekniske sida og når det gjelder utforming. Studentene ser at de får skrive spennende oppgaver for etaten som er relevante - og som får anvendelse

senere. Statens vegvesen er dessuten en pådriver for å bruke vår kompetanse, samtidig som de har forelesere som beriker kvaliteten på studiene. Vegvesenet er flinke til å profilere seg og er populære hos studentene våre, sier Hove.

Får blodfersk fakta

Landskapsarkitekt Tore Edvard Bergaust underviser både landskapsarkitekter og -ingeniører ved Institutt for landskapsplanlegging på UMB. Han har tidligere jobbet i Statens vegvesen, og var da blant annet gjesteforeleser ved UMB og vert for befaringer hos Statens vegvesen.

- Jeg er svært glad for at tidligere

kolleger stiller opp som gjesteforelesere i ulike emner, med blodfersk og oppdatert kunnskap. Det er flott at vi er velkomne til befaringer, og ikke minst at flere institutter her får forslag til oppgaver i emner og til gradsoppgaver. Det trenger vi mer av, så vi tar gjerne i mot flere forslag fra hele landet, oppfordrer Bergaust, som har tre studenter som holder på med gradsoppgaver for Vegvesenet.

- Og så får vi håpe at vi produserer dyktige kandidater som løser oppgaver for Vegvesenet, om de nå blir ansatt hos dere eller i konsulentbransjen. Dyktige fagfolk trenger vi uansett, understreker Bergaust.

AKTUELT



Enige: Ole Alexander Gaustad (t.v.) og Ole-Kristian Evensen (t.h.) er skjønt enige om at den eneste man kan stole på i trafikken er seg selv. (Foto: Merete Ulvund)

Ole sa ifra

Da kompisen kjørte uansvarlig, sa Ole Alexander Gaustad tydelig i fra og gikk ut av bilen. En uke senere havnet kompisen bil på taket.

Merete Ulvund

Dialog, refleksjon og en dæsj med provokasjon var blant ingrediensene da Statens vegvesen besøkte elever ved Skedsmo videregående skole i Akershus med kampanjen Si ifra! Hensikten med kampanjen er å utfordre ungdom til å sette grenser i trafikken.

Ole Alexander Gaustad og Ole-Kristian Evensen er begge elever på VG2 flyfag avionikk ved Skedsmo videregående skole og godt fornøyd etter to intensive skoletimer med Si ifra!

Den viktigste lærdommen mener de er at den eneste man kan stole på i trafikken er seg selv, noe Ole-Kristian Evensen selv fikk erfare for en tid tilbake. Han fikk også erfare at det lønner seg å si i fra, og å ikke gå på akkord med fornuften.

– Jeg satt på med en kamerat som kjørte uansvarlig. Han mente selv han hadde full kontroll, men jeg ba han stoppe slik at jeg kunne gå av. Noen uker senere gikk han

rundt med bilen, sier Evensen.

– Ungdom i slutten av tenårene og begynnelsen av 20-årene har mer enn dobbelt så stor sjanse for å dø i trafikken som andre. Samtidig viser undersøkelser at ungdom i stor grad lytter til det andre ungdommer sier, forteller rådgiver Birgitte Kjersem i Statens vegvesen.

Dette er noe av bakgrunnen for Si ifra!-kampanjen, som blant annet omfatter et undervisningsopplegg for elever i videregående skole. Kjernen i dette opplegget er å utfordre ungdommene til å reflektere over sine egne holdninger og sin egen atferd i trafikken, både som sjåfører og som passasjerer.

Skaper "snakkis"

– Gjennom involvering, dialog og litt provokasjon ønsker vi å skape en "snakkis", noe ungdommene snakker om seg i mellom i det daglige, og som igjen kan bidra til å sette i gang reflekterende prosesser hos den enkelte, sier relasjonsterapeut Bjørn Smith-Hald.

Han har vært en sentral aktør i arbeidet med undervisningsopplegget som brukes flere steder rundt i landet, og er også en av de som reiser rundt til skolene med kampanjen. Og denne februardagen var turen kommet til Skedsmo videregående skole i Akershus, hvor rundt 150 elever deltok.

FAKTA

- Ungdom mellom 16 og 24 år er den mest ulykkesutsatte gruppen i trafikken.
- Målet med kampanjen Si ifra! er å redusere antallet hardt skadde og drepte ungdommer i denne aldersgruppen ved å motivere og påvirke ungdom til å våge å sette grenser og å si ifra.
- Kampanjen ble startet i Sogn og Fjordane i 1993 under navnet Sei ifra!
- I Sogn- og fjordane, Rogaland og Hordaland gjennomføres kampanjen som en atferdskampanje med fokus på kontroll og informasjon.
- I de andre fylkene som kjører kampanjen brukes et tilsvarende opplegg som det i Akershus, med fokus på kontroll og skolebezoek. Dette gjelder Buskerud, Telemark, Vestfold, Aust-Agder, Vest-Agder, Hedmark, Nordland, Troms og Finnmark.
- Si ifra! er et samarbeid mellom Statens vegvesen og politiet.

Betre framkomst for eldre

– For mange eldre er det eit viktig velferdsgode å nytta eigen bil. Dette gjeld særleg for eldre som bur i område med dårleg trafikkgrunnlag for kollektivtransport. Samstundes er mange eldre avhengige av eit offentleg og godt tilrettelagt transporttilbod for å klara seg i kvardagen, seier samferdsleminister Magnhild Meltveit Kleppa i samband med at Transportøkonomisk institutt no har lagt fram rapporten "Transportløsninger for eldre i distriktene". Rapporten er

utarbeidd på oppdrag frå Samferdselsdepartementet.

I rapporten blir det vist til at ein i løpet av 20 – 30 år vil få ei utvikling der nær ein firedel av folketalet i Noreg vil vera i gruppa "67 år og eldre", det vil seie dobbelt så mange som i dag.

– Denne utviklinga fører til at vi må stilla nye krav til transportsystemet, mellom anna når det gjeld standard og utforming av det kollektive transporttilbodet, seier samferdselsministeren.



(ILL. foto: Colourbox.com)

Blinde John Ulriksen: – Etaten må få øynene opp for oss

John Ulriksen (47) mener Statens vegvesen kan ha mye å lære av å ansette flere blinde og svaksynte.

Mark S. Berger

– Jeg tror dere går glipp av en type nyttig annerledeshet ved ikke å ansette blinde og svaksynte, sier Ulriksen.

– Du kan godt si det sånn at etaten bør få øynene opp for oss. Blinde og svaksynte har ofte høy utdanning, og vi er sjeldent sykmeldte. Vi er nemlig så opptatt av å bevise at vi er gode at vi knapt tør å være borte fra jobben, sier han med et smil.

I midten av februar var John Ulriksen invitert regionskonferanse hos FLT (*Forbundet for Ledelse og teknikk*) Statens Vegvesen. Blant temaene var mangfold og likestilling. FLT Statens Vegvesen hadde derfor invitert medlemmer av Norsk Folkehjelps menneskebibliotek for å gi innsikt og ansikt til mangfold.

Ulriksen, som i dag jobber i et hjelpemiddelfirma, kunne fortelle om sine erfaringer som blind i Oslo- og trafikken. Han mener blinde og svaksynte kan være en stor ressurs for Statens vegvesen blant annet i utformingen av universelle løsninger.

– Funksjonshemmede kan brukes som "stuntmenn" som både kan teste ut, og gi nyttige og relevante råd, fortalte han.

– Hvilke råd vil du gi til ledere i Statens vegvesen som mottar en jobbsøknad fra en funksjonshemmet?

– Vi må få vise hva vi kan. Hvis vi ikke blir tatt inn noen steder, får ikke vist oss frem. Så mitt råd er: Prøv oss!

Fra Menneskebiblioteket kom også den 20 år gamle jusstudenten Ahmed som kunne fortelle om å komme som flyktning fra Irak som 11-åring.

– Det har vært tøft. Mye var rart og fremmed. Men jeg har valgt å ta det som en utfordring, fortalte 20-åringen.

– Jeg synes dette var en spennende og interessant seanse. Det å høre hvordan mennesker med enten en funksjonshemming eller annen kulturell oppvekst, opplever oss, var noe vi i FLT Statens Vegvesen hadde gledet oss til. Vi tror at dette kan være et godt redskap i integreringsdebatten. Ikke minst burde dette være noe man gjennomførte i de bedrifter og etater hvor man hadde innvandrere ansatt. Dette vil gjøre at man får et innblikk i hvordan de ser på oss og et innblikk i hvordan vi skal forstå dem, sier leder av FLT Statens Vegvesen, Lars Fuglesang.



Åpnet opp: Blinde John Ulriksen hadde med seg førerhund Leo da han besøkte FLT-konferansen som hadde mangfold på agendaen. (Foto: Mark S. Berger)



Går trygt: Camilla Plener (16) går over den gamle trebrua kvar dag, og synst den er blitt som ny med det sklisikre belegget. (Foto: Undi A. Torstensen)

Nytt belegg på gamal trebru: – No skal ingen skli meir!

Mjuke trafikantar i Stavanger kan gleda seg: Statens vegvesen har lagt ny overflate på den gamle trebrua mellom St. Svithun vidaregåande skole og Siddishallen.

Undi Agnethe Torstensen

– Dette er flott, og utruleg mykje betre å gå på! Det seier elev ved St. Svithun, Camilla Plener (16). Ho nyttar brua kvar dag, og synst ikkje noko om brudekket slik det var før.

– Det var veldig lett å skli, seier ho. Trebrua over fv. 509 blei bygt på syttitalet, og i alle år har den vore ei utfordring når været er vått. Og det er det ofte i Stavanger.

– Nå skal ingen skli meir, seier ein fornøgd prosjektleiari, Leif Lindfeld. Det var under arbeidet med

eit mykje større prosjekt, E39 Tjensvollkrysset at problema med den gamle trebrua nok ein gong blei synlege. Brua har falt utanfor alle dei omfattande planane om fornying, både i Tjensvollkrysset og i Forumområdet elles, og kjem til å stå uendra i mange år framover.

– Det kunne vi bare ikkje sjå på, seier Lindfeld. Han fortel at gangbrua, som kan hende er den brua i Stavanger som er dårlegast tilrettelagt for alle, nå har blitt litt betre.

– Nå har vi lagt eit belegg som heiter SAFEGUARD over heile brua. Det er eit belegg som mellom anna nyttast på oljeplattformer. Og sidan det blei mykje større bruk av brua under anleggsperioden, har vi klart å finansiere det som ein del av arbeidet med å sikre anleggsvegar for gang- og sykkeltrafikken i Tjensvollkrysset. Det store krysset skal opnast i mai.



150 på skredkurs: Kurset består av ein dag med teori og ein dag der delakarane undersøker snødekket og lærer om redning. Her øver dei på redning i skred i eit kunstig skredløp. (Foto: Tore Humstad)

150 på skredkurs

Statens vegvesen har i vinter 150 entreprenørar på skredkurs sju stader i landet. Der lærer dei mellom anna å vurdere faren for skred der dei brøyter vegar.

Henriette Erken Busterud

Tema for kursa er mellom anna vurdering og varsling av skredfare, rutinar for stenging og opning av veg, bruk av beredskapsplanar, rollefordeling, kommunikasjon og redning.

– Mens kurset tidlegare berre handla om snøskred, har vi i år også fokusert litt på andre skredtypar – som steinsprang, flaumskred og jordskred. Vi har òg tatt opp tema knytt til trinnvis beredskap ved ekstraordinære versitasjonar, fortel Tore Humstad i Statens vegvesen.

– Vi ser mellom anna på bruk av vêrprognoser - og observasjonar slik at entreprenørane kan gjere sjølvstendige vurderingar av faregraden for sine område. For å

unngå uønskte konsekvensar av høg skredfare, ser vi òg på aktivitetar som er relevante å sette i gang når ein skal bu seg på skredfare eller handtere skred som alle-reie har treft vegane, fortel Humstad.

For alle aktørar

Kursa rettar seg hovudsakleg mot entreprenørar med ansvar for brøyting på skredutsatte vegar.

– Det er òg ønskeleg at både leiingar i entreprenørselskapa og fleire av våre eigne byggeleiarar deltek, slik at alle aktørane i ein skred- og beredskapssituasjon kan øve og drøfte problemstillingar i lag. Slik vil alle vere meir førebudd, seier Humstad

Lærer av kvarandre

– I tillegg til at vi lærer bort nokre av våre faglege metodar, er det òg viktig at vi lærer av dei som er ute på vegen til dagleg. Entreprenørane sit med mykje lokalkunnskap og har ei god kjensle for samanhengen mellom været og risikoen for vegen. Det er difor nyttig å ha ein god dialog og lære av kvarandre, slik at vi som etat tek vare på denne kunnskapen når vi utarbeider beredskapssystem og -planar, understrekar Humstad.

Nyttig å friske opp

Blant kursdeltakarane er brøytesjåfør Asle Rørstad i Mesta, som har ansvar for brøyting og rasrydding i Ørsta/Volda-området på Sunnmøre. Rørstad har kjørt brøytebil i 25 år og har opplevd det meste av ras. No brøyter han på E 39 mellom Volda og Festøy, i eit av dei mest skredutsatte områda i Møre og Romsdal.

– Eg har vore på skredkurs for nokre år sidan, så eg kan det grunnleggjande. Men det gjer det tryggare å gå på kurs, ein får ei betre forståing av dette sjølv om ein har vokse opp med ras, og det er nyttig å friske opp bruken av skredsøkar og søkestenger. Eg kunne nok ønskt at det var meir fokus på skred som er utløynt av uvêr. Det er nyttig å vite om skred som er utløynt av skiløparar, men slike skred rammar ikkje så ofte vegnettet, meiner Rørstad.

Kursa i skred og skredberedskap er arrangert av Statens vegvesen i samarbeid med mellom andre Meteorologisk Institutt, Noregs Geotekniske Institutt og lokale lensmannskontor. Kursa i år blir organisert i regi av etatsprogrammet "Klima og transport" som arbeider med mange av dei same problemstillingane.

Hedret for gode analyser

Senter for statlig økonomistyring delte nylig ut en pris til Utlendingsdirektoratet for deres kvalitetsmålings-system. Statens vegvesen kom på andreplass på grunn av gode samfunnsøkonomiske analyser.

Henriette Erken Busterud

Statens vegvesens fikk ros for måten

de jobber med metoder for samfunnsøkonomiske analyser. Slike analyser viser virkninger av tiltak og er viktig grunnlag når politikerne tar beslutninger.

I juryens dom får Vegvesenet ros for at de har jobbet systematisk med å utvikle metoder for samfunnsøkonomiske analyser og etterprøver disse. Metoden brukes nå også på andre områder enn vegutbygging, som ITS-tiltak og landsdekkende telefonitjeneste. Vegvesenet har også

metoder for ikke prissatte konsekvenser, som viser virkninger på helse, miljø og trafikksikkerhet. Vegvesenets metoder er dessuten brukt som grunnlag for andre etaters metodikk.

Ros for analyser: – Hyggelig å få en slik oppmerksomhet, synes Kjell Ottar Sandvik, Liv Marit Rui, Anne Kjerkreit, Jan Martinsen, Toril Presttun og James Odeck. (Foto: Henriette Busterud)



TUNNEL

"Antallet tunneler i Oslo seg tålegrensen"

Det er mange som drømmer om en ny tunnel i sitt nærområde i Oslo. Men blir alle disse realisert, kan drømmene fort bli til et stort mareritt.

Mark S. Berger

Det mener Lene Mürer, avdelingsdirektør for Oslo i Statens vegvesen.

Mange skuffet

I dag foreligger det ønsker om cirka 15 nye tunneler forskjellige steder i Oslo-området. Ønskene kommer fra nærmiljø, politikere og andre. Mürer innser at utspillet hennes kan skape reaksjoner.

– Jeg er klar over at mange kan komme til å bli skuffet, kanskje særlig i lokalmiljøene. Men antallet tunneler i Oslo nærmer seg nå en tålegrense, sier Mürer.

– Selv om noen kan bli skuffet, kan vi ikke la være å ta vårt ansvar som fagetat på alvor. Og det innebærer blant annet å gi vår faglige vurdering på hva som er fornuftig å gjøre både med tanke på økonomi, miljøhensyn, sikkerhet og trafikal sårbarhet, legger hun til.

Mürers argumenter er blant annet bygget på at tunneler er svært komplekse installasjoner som, i tillegg til at de er dyre å bygge, krever enorme ressurser til drift og vedlikehold.

For å illustrere dette viser hun til følgende:

– I dag dekker tunnelene i Oslo-området kun 3 prosent av vegnettet. Disse tunnelene krever samtidig en tredel av drifts- og vedlikeholds-budsjettet, forteller hun og legger til:

Snorklipping

– Når noen fremmer ønske om en tunnel, er det sjelden at utfordringer i forhold til drift og vedlikehold tas med i diskusjonene. Det er nok mer spennende å klippe snorer og åpne nyanlegg, enn å fokusere på nødvendig drift og vedlikehold, sier hun lakonisk.

På riksvegnettet i Oslo finnes i dag 17 tunneler som til sammen strekker seg over 11,25 kilometer.

– Hva vil skje om man bygget ut alle de 15 tunnelene som det er fremmet ønske om?

– Det har vi ikke regnet nøyaktig på. Men vi snakker om behov for store summer til drift og vedlikehold, sier hun.

Miljøhensyn

Kravet om ny tunnel er ofte begrunnet ut fra et ønske om bedre miljø. Mürer er enig i at noen tunneler absolutt kan ha en positiv miljøeffekt. Men hun mener samtidig at tunnelbygging kan komme i kon-

flikt med nettopp ønsket om bedre miljø.

– Vi må også se på miljø- og klimautfordringene tunneler kan føre med seg. En tunnel som bidrar til å øke trafikkmengden vil ikke være forenlig med ønskene om reduserte klimautslipp, påpeker hun.

Trafikkflyten

Drift og vedlikehold av en tunnel er beregnet til å koste ti ganger så mye som en veg i dagen. I tillegg kommer større og kostbare rehabiliteringsarbeid, som for høytrafikkerte tunneler bør gjennomføres cirka hvert 15-20 år. Vedlikeholdet krever dessuten at tunneler i perioder må stenges for planlagte reparasjoner, installeringer og vasking, - samt ved uforutsette hendelser.

– Dette er helt klart en utfordring for trafikkflyten. Tunneler gjør trafikkflyten mer sårbar. Det er nødvendig med omkjøringsveger, noe som fører til et stort press blant annet inn i boligområder som på ingen måte er dimensjonert for store trafikkmengder, forteller hun, og legger til at lengre sammenhengende tunnelsystem er ekstra sårbare i forhold til trafikkavvikling og beredskap.

Ikke Dr. død

Hun peker videre på sikkerhetselementet knyttet til tunneler. Sikkerhetskravene i tunneler er meget strenge. I tillegg til utstyr trengs personell til overvåking.

– Disse kravene er helt riktige og nødvendige. Men vi må samtidig huske at det koster store summer over lang tid for å etterleve kravene, sier hun.

Mürer understreker at hun på ingen måte er en tunnelenes Dr. Død. Tvert om lovpriser hun tunneler.

– Det er helt klart at tunnelutbygging har betydd veldig mye for bymiljø og innbyggere i Oslo-området, og i landet for øvrig. Og noen flere tunneler vil helt sikkert bli bygget i Oslo også i framtiden. Men det jeg mener er viktig, er at man i større grad tenker helhet. Velger man å bygge en tunnel, bør det være grunnet stor grad av positive miljøeffekter. Samtidig må framtidige drifts- og vedlikeholdskostnader sikres, og vi må innse at det da ikke kan bygges tunnel på nærliggende strekninger. Noe må rett og slett velges bort, sier hun.

Oslopakke 4?

Mürer mener det nå er viktig at kostnader til drift, vedlikehold og rehabilitering for en tunnel tas med i større grad allerede i planleggingsfasen av et prosjekt.

– Jeg håper virkelig på en større bevisstgjøring rundt dette temaet, og at vi kan få til en bredere debatt. Kanskje trengs det en Oslopakke 4 som er øremerket til drift og vedlikehold? spør hun.



TUNNELUTBEDRINGER 2010-2013: 920 millioner kroner ikke nok

Selv om det er satt av 920 millioner kroner i Handlingsprogrammet til å utbedre vegtunneler i Norge i årene 2010-2013 er det ikke nok til å redusere fallet eller nå EUs krav om å oppgradere alle 131 TERN-tunneler innen 2019.

Kjell Wold

I Handlingsprogrammet (HP) 2010-2013 prioriteres 370 millioner kroner til vedlikehold av tunneler og 550 millioner kroner til mindre utbedringer. Problemet er at en stor del av de 131 TERN-tunnelene (TERN=Trans European Road Network) i Norge er tunneler som er mer enn 30 år gamle. TERN-veger i Norge er de fleste europavegene og rv. 23 Oslofjordforbindelsen.

Europaveger som starter og slutter i Norge, E134, E136 og E69,

er ikke TERN-veger. Det samme gjelder tunnelene på E10 Lofast, fra kryss med E6 til Å.

Mange lange tunneler

I tillegg fins et stort antall lange tunneler bygd i perioden fra 1985 og fram til dag med store mengder teknisk utstyr, spesielt høytrafikk-tunneler i byer og undersjøiske tunneler. Med normale levetider for tunnelutstyr på 10-15 år innebærer dette store og økende kostnader til reparasjoner og vedlikehold i perioden 2010-2013. For å tilfredsstille EUs krav til tunnelsikring settes det av 550 millioner kroner de neste fire årene til mindre utbedringer.

– Men behovet for utbedringer av tunneler og bruer er betydelig større enn det Statens vegvesen har funnet rom for i perioden 2010-2013, heter det i Handlingsprogrammet.

Ny kartlegging for neste NTP Etaten vil derfor gjennomføre en

nærmere kartlegging av behovet for utbedringer av eksisterende tunneler og bruer som grunnlag for prioriteringen i neste NTP 2014-2023. Siden EUs tunneldirektiv trådte i kraft i Norge i 2007, er mer enn 60 vegtunneler blitt sikkerhetsgodkjent. Av disse er 27 TERN-tunneler. Også flere av disse må oppgraderes ytterligere de neste ti årene. For Norge har forpliktet seg til å utbedre alle de 131 TERN-tunnelene innen 2019 uten at det foreløpig er satt av tilstrekkelig med midler til å nå dette målet.

93 tunneler på tre år

I fjor skrev Statens vegvesen et brev til EU og ESA med en framdriftsplan for oppgradering av de 131 vegtunnelene (TERN) på hovedvegnettet i Norge. Her forutsettes det at hele 93 av de 131 TERN-tunnelene blir oppgradert de tre siste årene av perioden, det vil si årene 2017-2019. Dette er den oppdaterte utbedringsplanen

Oslo nærmer



Vil ha debatt: Lene Mürer mener Oslo nærmer seg et metningspunkt når det gjelder antallet tunneler, og ønsker en bred debatt om temaet. I bakgrunnen er arbeidet i gang på den nye Lørentunnelen i Oslo. (Foto: Mark S. Berger)

for TERN-tunneler i Norge som Statens vegvesen sendte EU i fjor høst:

2008: 1 tunnel
2009: 3 tunneler
2010: 4 tunneler
2011: 4 tunneler
2012: 2 tunneler
2013: 2 tunneler
2014: 11 tunneler
2015: 7 tunneler
2016: 4 tunneler
2017: 52 tunneler
2018: 2 tunneler
2019: 39 tunneler

Må følge EU-krav

– Utfordringene med utbedringer av eksisterende tunneler er todelt, sier direktør Lars Erik Hauer ved Veg- og transportavdelingen i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

– Vi har en forpliktelse overfor EU-kravene om å innfri den framdriftsplanen for oppgradering av tunneler som er lagt. Samtidig vet vi at forfallet på vegtunnelene både er stort og voksende. Derfor anbefaler vi som antydnet i Handlingsprogrammet 2010-2013 nå et program for oppgradering og rehabilitering av tunneler. For å dokumentere kostnadsbehovet foretar vi en registrering av tilstanden i vegtunnelene våre i løpet av 2010, sier han.



Rehabilitering: Den gamle E18 Kleivenetunnelen i Drammen ble rehabilitert for få år siden. (Foto: Kjell Wold)

Flere ledere ønsket på tunnelskolen

– Tverrfagligheten og livsløpstenkingen gjør at tunnelskolen også burde passe for etatens ledere og mellomledere, ikke bare for fagsiden blant vegvesentilsatte.

Kjell Wold

Slik oppsummerte skolens rektor Ruth G. Haug evalueringsmøtet for Tunnelskolens første to år. Seksjonsleder Asbjørn Arnevik i Statens vegvesen Telemark er en av dem som gjør noe med det. Han følger rådet fra rektor Ruth og setter seg på tunnskolebenken trolig til høsten.

Nytte og erfaring

Arnevik sendte en av sine medarbeidere på tunnelskolen i fjor og dro så mye nytte og positive erfaringer av det at han nå selv vil ta et semesterkurs på tunnelskolen. Det gir i tillegg til mye nyttig på tverskunnskaper også 12 studiepoeng.

– Jeg har bare positive erfaringer med de kunnskaper og erfaringer min kollega tok med tilbake fra Tunnelskolen i fjor, så derfor er jeg som mellomleder veldig motivert for å ta dette kurset selv også til både egen og andres nytte, sier Arnevik.

Som "gammel" vedlikeholdsmann i etaten i mange år savner han et større

drift- og vedlikeholdsmiljø som etaten har på mange andre fagfelt, som for eksempel på bru, veg, betong og asfalt. Større fokus og forståelse for drift og vedlikehold står sterkt i tunnelskoleprogrammet.

Lederinvolvering

– Tunnelskolen er en veldig bra skole, men som kan bli enda bedre ved litt annen og mer effektiv organisering, sa elev og elektromann Trond Holtvedt på evalueringsmøtet.

Han roser også bredden og tverrfagligheten på undervisningstilbudet, men mener særlig mellomoppgavene mellom samlingene kan gjøres annerledes og mer effektive. Holtvedt oppfordrer også til enda større lederinvolvering før, under og etter tunnelskolekursene. Befaringene og nettverksbyggingen under tunnelskolesamlingene fikk toppkarakter av den ivrige studenten.

Bredt samarbeid

På Tunnelskolens to første år har det gått 59 studenter. Av dem tok 38 eksamen frivillig, mens 35 bestod. Undervisningsopplegg er gjennomført i samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket og NTNU. Anleggs- og konsulentbransjen har bidratt med 30

foredragsholdere og lærekrefter på Tunnelskolens ni samlinger.



Asbjørn Arnevik



Trond Holtvedt



Tunnelskolen: Lærerkollegiet Anne Cathrine Kalager, Jernbaneverket, Bjørn Nilsen, NTNU, Tore Solberg og Ruth G. Haug i Statens vegvesen ønsker flere ledere som elever. (Foto: Kjell Wold)

PERSONAL

Yngste sensoren i landet!

I Nordfjordeid finn vi landets yngste sensor på personbilførarkort. Siv-Carina Vikestad er berre 25 år gammal, men har allerede jobba som sensor nesten eit år.

Gry Watn

24 år gammal, for ung til å øvelseskjøre med venner, vert ho tilsett som sensor ved Norfjoreid Trafikkstasjon. Første arbeidsdag var 1. april.

– Det var nokon som trudde det var ein aprilspøk at eg var den nye sensoren, men elles har eg blitt veldig godt tatt imot, fortel ho.

– Det tar litt tid å bli varm i trøya, men det er høgt under taket her, og eg har fått stor tillit både fra kollegaer og kjørelærere, seier ho.

Ho trur dei fleste synes det er positivt at ho er ung, og fortel at folk er blide og hyggelige.

Behovet for unge sensorer er stort, om lag 60 prosent av sensorane er over 50 år, noko som vil skape problemer når disse skal av med pensjon. Berre 13 prosent er under 40 år.

» Det var nokon som trudde det var ein aprilspøk at eg var den nye sensoren

Det var kjærleiken som brakte Siv-Carina til Norfjoreid og sensoryrket. Bindalsjenta er utdanna trafikklærer, og vert sammen med ein medstudent på trafikklærerskolen. Da han flytta heim og starta kjøreskole med to kompiser, fulgte ho med og fikk jobb som sensor. Sammen pusser dei no opp eit småbruk eit lite stykke utafor "Eid", med 32 sauer og ein hest.

Med hjertet i halsen

25-åringen trives godt både i Norfjoreid og sensoryrket, men som i alle yrker er det gode og dårlige sider.

– Eg har hatt hjertet i halsen nokon gonger, når ei prøve har gått skikkelig dårlig. Ein skal vente så lenge som mulig med å gripe inn, men eg har vært nødt å seie frå nokon gonger, fortel ho.

Det har aldri endt utfor vegen, men ein gong rygga ein kandidat inn i eit tre. Elles har det gått bra.

– Den største utfordringa med jobben er når eg er veldig i tvil om eg skal stryke ein kandidat eller ikkje. Da går det ganske ofte på magefølelsen. Eg må ha ein begrunnelse for å stryke ein kandidat, og det baserer eg på det dei skal ha lært ut ifrå læreplana, som for eksempel samhandling med andre trafikantar og avvikling i trafikken. Kandidaten skal være effektiv uten at det går på bekostning av sikkerheten, forklarar ho. Dersom ein sjåfør ikkje er effektiv, kan det oppstå farlige situasjoner.

"Yrkesskadd"

Det å følge med på kjøring og trafikkbildet blir ei vane, og det er fort å ta med seg jobben heim.

– Det blir ein "sjukdom" å vur-



Ikkje stereotypen på ein sensor, kanskje. Nokon blir litt overraska når ho kjem, men for det meste positivt, fortel kollegaer ved trafikkestasjonen i Nordfjordeid om Siv-Carina Vikestad. Ho tek ikkje seg sjølv for høgtideleg, og er full av sprell. (Foto/collage: Gry Watn)

dere når ein sitt på med andre, ler ho. – Spesielt i trafikken i Oslo, når eg kjører buss, for eksempel.

Det artigste med jobben er når nokon kjører ei skikkelig bra prøve.

– Det er berre Yes! Da får eg frysninger, smiler ho.

– Og så reaksjonene til dei som består. Det er artig når kandidatene vert så glade at dei nesten begynner å grine, legg ho til.

Kollegaene beskriv Siv-Carina som ei søt og morsom jente med bein i nesa. Eit friskt pust, blid, positiv og "kjekke". Ingen tvil om at ungjenta er eit verdsatt medlem av arbeidsmiljøet på Norfjoreid Trafikkstasjon.

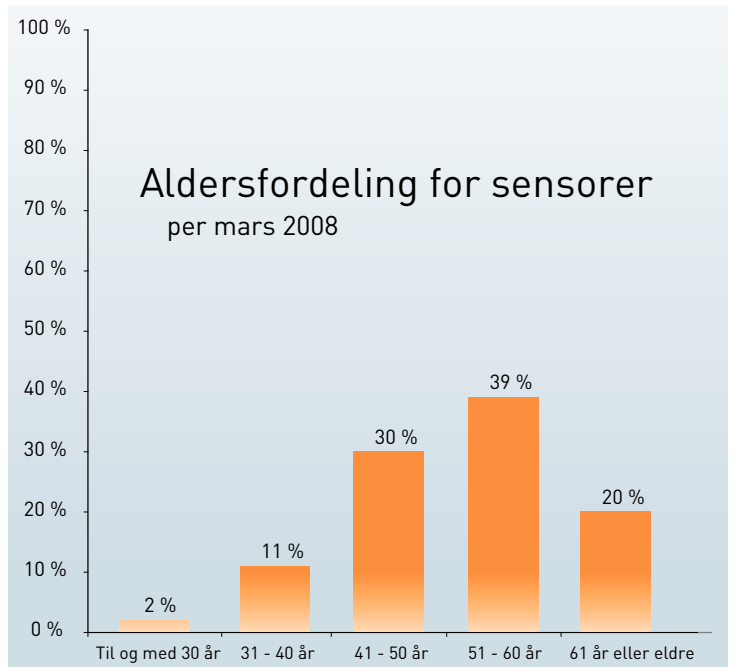
Bestått, eller...?

Så er det på tide med ny oppkjøring, og ho drar på seg uniformsjakka. Siv-Carina er 171 centimeter høg. Klare, grå øyne lyser opp et åpent og vennleg ansikt. Ho likner på ingen

måte skrekkbildet mange kan ha av ein skummel og grinete sensor.

Kandidaten er ei dame i slutten av 20-åra, som er veldig nervøs. Siv-Carina er trygg og myndig, og forklarar grundig kva som ska skje den neste timen. Ho snakker rolig og tydelig, og roa smitte av på kandidaten. Under kjøringa småprater ho litt, men følge nøye med i speil og blindsonar, og held eit våkent øye med kandidaten og trafikken rundt. Dette er ei heilt anna jente enn ho som satt på kontoret for nokre minutt sidan, og det er ingen tvil om at ho har verte varm i trøya i rollen som sensor.

Prøva er over, kandidaten parkerer bilen og skotter nervøst over på sensoren, holder pusten. Dommens time er kommet. Siv-Carina smiler og snur seg mot henne. Det ble bestått! Kvinna puster lettet ut og stråler. Enda ein god dag på jobben.



TETT PÅ

NAVN: Kari Sandberg ■ **ALDER:** 49 ■ **STILLING:** Direktør ■ **BOSTED:** Røa, Oslo
 ■ **SIVILSTATUS:** Singel, to sønner ■ **AKTUELL SOM:** Pådriver for sterkere lut i kampen mot trafikkulykker og medspiller innen trafikksikkerhetsarbeidet.

Hvorfor har vi **biler** som går i over **200 km/t** når høyeste tillatte hastighet bare er **halvparten?**



Direktøren i Trygg Trafikk, Kari Sandberg mener radikale virkemidler nå må tas i bruk for å redusere antall dødsulykker i trafikken i betydelig grad.

Kjell Wold

Derfor er innspillene fra EUs Road Safety-program 2010-2015 som musikk i Kari Sandbergs ører. Selv om Trygg Trafikk primært jobber med trafikkopplæring og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid blant barn og unge, har organisasjonen en vedtektsfestet rolle som pådriver i arbeidet for økt trafikksikkerhet. Kari Sandberg mener innspillene til EUs Road Safety program klart skisserer en rekke konkrete, men drastiske forslag til tiltak som er mulig å gjennomføre for å redusere trafikkdøden ytterligere.

Mangler mot

– Men jeg er mer usikker på om det er politisk vilje og mot til å ta disse virkemidlene i bruk, sier hun. Trygg Trafikk-direktøren tenker selvsagt på alkohol, indikator for påvirkning av narkotika, fartsperre og andre fysiske tiltak mot bilfører for å innskrenke deres frihet til å kjøre hvordan de vil. Hun er betenkt over at det også ute i Europa ser ut til å mangle mot og vilje til å gå mer drastisk til verks for å redusere døden på vegene. Heller ikke i EU fokuseres det nok

på holdningsskapende arbeid. I Norge hilses hun nok et viktig virkemiddel velkommen i kampen mot de alvorlige trafikkulykkene.

Nye tiltak

– Politidirektoratet venter nå på en formell avklaring fra samferdselsmyndigheten slik at politiet kan gjennomføre veikantkontroller for testing om fører er påvirket av narkotika. Etter hva jeg forstår skal denne lovhjemmelen være på plass i nær fremtid – det betyr at utstyret bør kunne være i bruk snarest mulig, sier Sandberg. Trygg Trafikk ønsker også å påvirke norske myndigheter til å følge EUs anbefaling om å installere alkoholås i alle nye biler, kanskje med en form for avgiftsreduksjon som viktig stimuli. Trygg Trafikk vil også stimulere til at alkoholås innføres over alt innen yrkestrafikken så snart som mulig. Sjøfører som tas ofte i ruskontroll bør også pålegges alkoholås i sine kjøretøyer og få mer systematisk tilbud om behandling og rehabilitering.

Rollemodeller

Kari Sandberg mener Statens vegvesen og ansvarlige samferdselspolitikere og myndigheter også

har et viktig ansvar for utbygging av nye og sikrere veger. Utbyggingen av motorveger og tofeltsveger med fysisk midtskilte bør forseres. På holdningssiden mener hun foreldre har et veldig viktig ansvar som rollemodeller i trafikken overfor sine barn. Trafikkopplæring er både et privat og offentlig ansvar, og må være obligatorisk i barnehage, skole og lærerutdanning. Trafikkopplæring og føreropplæring skal foregå slik at barn og unge utvikler evne til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å samarbeide, mener hun. Blant alle trafikantgrupper er det mye mer å hente på økt bevissthet om bruk av refleks, sykkelhjelm og sikring av barn i bil. Barn er den gruppen som er flinkest til å bruke refleks.

Følger fylkene

– Trygg Trafikk ønsker også å bli bedre på å jobbe inn mot andre viktige sektorer av samfunnet der sikkerhet, helse og miljø har et sterkt fokus. Det gjelder både helsesektoren, utdanning, kommuner og fylkeskommuner. Kari Sandberg håper også at arbeidet i Fylkestrafikk sikkerhetsutvalgene (FTU) kan få økt betydning nå

som fylkeskommunene er blitt større og viktigere vegeiere. Ikke alle fylker har trafikksikkerhetsutvalg. Det håper hun etter hvert alle fylker får. Det blir også interessant å se om flere fylker ønsker å flytte sekretærfunksjonen fra Statens vegvesen til Trygg Trafikk.

Tid for handling

– Vi vil også følge med på fylkeskommunenes nye rolle som stor vegeier og hvordan trafikksikkerhetsarbeidet spesielt følges opp her, lover direktøren i Trygg Trafikk, som startet i jobben sommeren 2006. Hun runder sin første åremålsperiode på seks år om halvannet år. Den tidligere generalsekretæren i Skiforeningen, konserndirektøren i NSB, viseadministrerende direktør i Stor-Oslo Lokaltrafikk og politiske rådgiveren i LO, stortrives i direktørstolen i Trygg Trafikk. Nå håper hun Norge sammen med viktige EU-land tør å ta utfordringene med å redusere trafikkdøden ytterligere det neste tiåret med å ta enda sterkere lut i bruk. For teknologien og mulighetene er der.

– Nå er det tid for handling, sier Kari Sandberg.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

– Stikkord her er ofte fart, uoppmerksomhet og rus. I tillegg har vi politikere som i flere tiår har prioritert framkommelighet på veiene, ikke trafikksikkerhet.

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

– Statens vegvesen har etter hva jeg forstår stort fokus på dette, så mitt råd må være å fortsette dette arbeidet – og så kanskje salsakurs til alle ansatte – det gir positiv energi! Hva ville du gjøre hvis du var vegdirektør for en dag?

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

– Jeg ville satt av 10 prosent av samferdselsbudsjettet til tiltak for myke trafikanter og trygge soner rundt alle skoler. Jeg ville gått inn for påbud om sikring av barn i buss, bruk av refleks og sykkelhjelm. En tur til Stortinget hvor jeg ber om at det etableres et selvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen. Så ville jeg spist en god lunsj med Jens og bedt ham lese tiltaksplanen mot ungdomsulykker.

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.



Foreløpig har det ikke kommet inn informasjon om bildet i forrige utgave. Om noen har opplysninger er det ikke for sent å sende disse til Ole Arvid Flatmark ved Norsk vegmuseum.



HVA SKJER?

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)

12-14.APRIL/ØSTFOLD/

AKERHUS ■ Transportkomiteen på besøk

13-14.APRIL/OSLO

■ ITS-konferansen 2010

20-21.APRIL/OSLO

■ Den nasjonale TS-konferansen

22-24. APRIL/GDANSK, POLEN

■ Int. Seminar Road Safety

Vet du om noe som skjer?

Tips oss på vegenogvi@vegvesen.no

LØST OG FAST



Stedet

Vanlig navn på et sted ved en høyde der noe ble kastet utfor. Dette Kastet ligger ved Lågen i Hedrum i Larvik kommune i Vestfold. Her ble ofte tømmer kastet eller sluppet ut i elven etter at det var lagt i tømmerlegger. Det forteller lokalhistoriker Tor Bjøvik til Vegen og vi. (Foto: Kjell Wold)



Vegen og vi i (t)urbane strøk

Vegen og vi leses ivrig på brønnkanten utenfor landsbyen Udupi på sørvestkysten av India i 30 grader og strålende sol. (Foto: Karin Mæland)

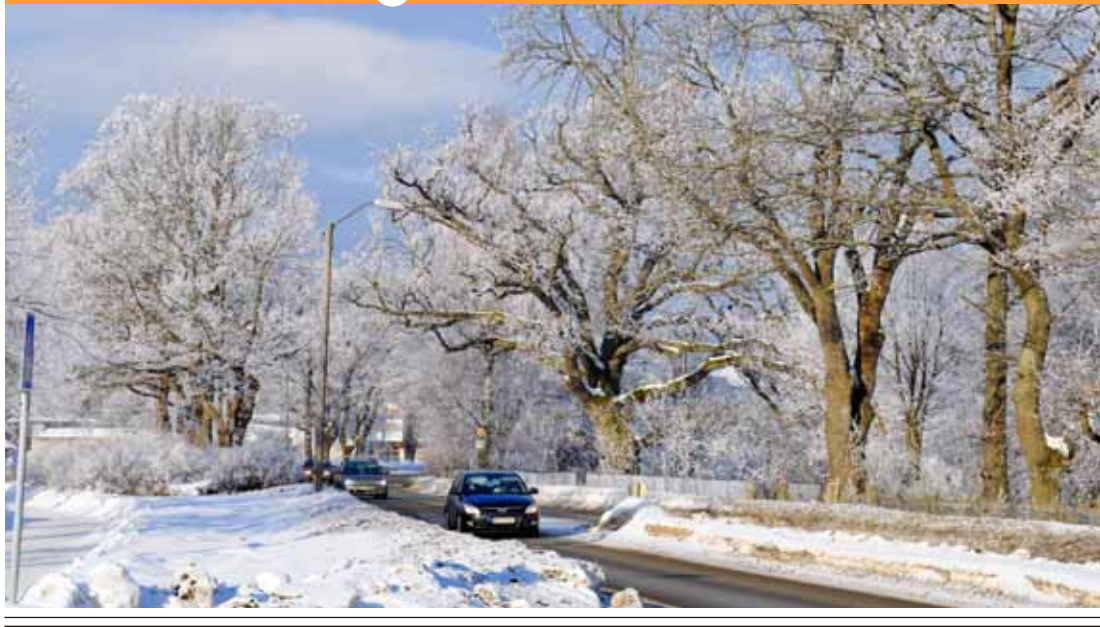


Øymarkering

Bildet viser et riktig miljøbevisst valg av markeringsmaterieell på en øy som skiller kjørebane foran Haugsbakkbrua over rv. 4 på Jaren i Oppland. Det mangler åpenbart en skikkelig markør der, men noen har i stedet planlagt gran i snøen, og det gir et tydelig signal til trafikanter flest om hvor de skal kjøre. (Foto: Kjell Gunder Hilden)

Her om dagen

De store kjemper står inntil fylkesveg 119 like ved Moss fotballstadion. Fotballen er ikke det den en gang var, men vinteren har vært av det gode gamle slaget! (Foto: Håkon Aurlien)



UNORMALER 112

Busstopp med forkjørsrett



Dette skiltet står i Tromsø sentrum, et virkelig eldorado for vegskiltentusiaster, og er en klar skiltunormal.

Den unormale jury er etter befarig i stor tvil om bussjåførene

stanser her eller 60 meter lenger fremme, men registrerer at de uansett opptrer med forkjørsrett i neste kryss.

Den som kan skiltnormal-faget, og Vegvesenets håndbok 050, vil vite at skilt som kombineres på samme søyle skal monteres slik at det viktigste skiltet står øverst. Normalene er viselig innrettet slik at lavest skilt nummer er overordnet høyere.

Her er opplysningsskilt 512 "Holdeplass for buss" montert over fareskilt "210 Forkjørsryss" fulgt av underskilt 802.

Underskiltet skal normalt utdype skiltets hovedbudskap. Den unormale jury viser den generelle formaning om at "Bruk av underskilt i skiltkombinasjoner skal skje med omtanke slik at det ikke kan oppstå tvil om hvilket hovedskilt underskiltet gjelder for".

Juryen finner som skjerpene moment at skilt 512 etter skiltnormalene skal "stå vinkelrett på kjøretningen og plassert slik at det står ved bussens inngangsdør når denne er stanset på holdeplassen". Her står skiltet rettet mot bilistene.

Juryen gratulerer de ansvarlige i Tromsø kommune. (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Værprognoser på PC

En vegstasjon i hvert fylke får nå mulighet til å hente ut detaljerte værprognoser direkte på PC. I løpet av et par år vil alle vegstasjoner få dette tilbudet, men i

første omgang må de andre ta kontakt med de utvalgte stasjonene for å få meteogrammer for sitt område.