



Statens vegvesen

Vegenogvi

Nr. 3/10 • 25. mars • 9. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET

Dagens rasteplasser dekker ikke yrkes-sjåførers behov for hvileplasser.

SIDE 20

PÅSKETRAFIKKEN

Statens vegvesen har fem vegtrafikk-sentraler som følger påsketraffikken.

SIDE 11-13

TEKNOLOGI

Fra høsten 2012 kan tungbiler kjøre på kryss og tvers i Europa med ei brikke.

SIDE 21

Økt TS-fokus

LEDER SIDE 2



(Foto: Euro NCAP)

Sikre biler

SIDE 4



(Arkivfoto: Knut Oppeide)

Sikker snøscooter

SIDE 10



Vått og vilt

SIDE 17



(Foto: Kjell Wold)

Vegen til Grand Prix

SIDE 14



Suksess: Ringsakerprosjektet har latt unge teste grenser på lukket bane. Her fra en dag på Vålerbanen der Cindy Arnesen fikk en instruksjonstime av ex-rallyfører Kjetil Bolneset. Fra venstre sees lensmanns-betjentene Geir Weium og Øyvind Buraas, deretter Stian Ivar Kurud, Martin Løken, Jo Kristian Solli, Stian Johansen, Thomas Brattbakke, Andreas Lund, Per Kristian Kleven, Stian Marstein Olsen, Håvar Helsø. (Arkivfoto: Håkon Aurlien)

Ungdomsulykker kraftig redusert

FÆRRE ULYKKER. Ungdomsulykkene ser ut til å være kraftig redusert etter oppstart av "Ringsakerprosjektet" for tre år siden. Prosjektet kom i gang i 2006 og tok av i 2007 med en rekke utradisjonelle tiltak, som å la fartsglad ungdom få "rase fra seg" på lukket bane mot å love å kjøre pent i vanlig trafikk. Nå viser ulykkesstatistikk for 2008 og 2009 at de alvorlige ulykkene er gått mer tilbake i Ringsaker enn i landet forøvrig, og spesielt blant ungdom.

SIDE 8-9



(Foto: Kjell Wold)

Fortsatt prisvekst

Den store prisøkningen innen drift av vegnettet fortsetter: – Ingen ting tyder på at veksten er lavere i år enn de to siste årene, sier Torgeir Strand i Vegdirektoratets byggherreseksjon.

SIDE 7

DAGSORDEN

...et helt annet fokus på trygge biler

LEDER

Mark S. Berger

Sikre biler er biler som ikke kjører fortere enn sjåføren kan tenke

Robert Emil Lembke

■ Da jeg vokste opp i midten av 1970-årene hadde mine foreldre syv barn, og én bil. Bilen var en Citroën 2CV, stasjonsvogn. Den hadde to seter foran, og kanskje hadde den sikkerhetsbelter. I så fall var de foran. Bak, hvor barna hadde plass, var det et stort åpent rom kledd med tynne stålplater.

■ En sommer var vi på ferietur i Nordfjord. På trange vestlandsveier á la 1970-årene, snirklet vi oss frem, to voksne foran og en anseelig ungflokk bak. Det var stort sett plass til en bil i bredden. Det som skilte oss fra fjorden 20 meter under oss, var noen kraftig stabbesteiner som stod langs veien med jevne mellomrom.

■ Plutselig, i en sving, kommer en bil i alt for høy fart. Den smeller inn i fronten på vår bil, og skyver oss mot veikanten før vi stopper på kanten av stupet. En stabbestein står mellom bilen og fjorden.

■ Sjåføren i den andre bilen viste seg å være belgisk, og mye tydet på at han hadde tatt seg en dram eller tre til frokost den dagen. Bortsett fra noen kraftige bulker i de to bilene, slapp alle fra det med skrekken og man kjørte videre hver for seg.

■ Med stor letthet kan jeg mane frem gode tanker og minner om den yndige bilen, og stunder familien hadde i den. Med like stor letthet kan jeg mane frem frysninger på ryggen når jeg tenker på hvor ufattelig dårlig sikret bilen var. I dag takker jeg min skaper for at det faktisk gikk bra, ingen ble noen gang skadet i 2 CV'en vår.

■ Den gangen for mer enn 30 år siden, var det at barn satt usikret bak i bilen, ikke noe stort tema. Om det var noe tema i det hele tatt. Heldigvis, i dag ser vi et helt annet fokus på trygge biler. Det er derfor med glede at vi i denne utgaven av Vegen og vi at de aller fleste biler som nå kjøpes i Norge, anses som trygge ut i fra de parametrene vi normalt måler bilers sikkerhet på. At vi har kommet dit vi er i dag, skyldes summen av mange faktorer, både offentlig påvirkning, påbud og forbud, enkeltpersoners og gruppers påtrykk for å nevne noe.

■ På visse tidspunkt har nok enkelte følt at de har måttet ofre noe av sin personlige frihet på sikkerhetens alter. Men jeg tror de fleste innser i dag at det har vært et lite offer. Biltrafikken på 1970-årene var en tredjedel av det den er i dag, dødsulykkene i dag er under halvparten av det de var den gangen. Mye takket være sikrere biler.

■ Hvis vår morsomme 2 CV hadde rast på fjorden den gangen på 1970-tallet, er det ikke sikkert bakseter med sikkerhetsbelter hadde hjulpet oss. Men kanskje. Uansett, våre skjebner ligger ikke bare i bilens polstring. Det er fortsatt sjåføren som har hendene på rattet. Det må vi aldri glemme. Og jeg husker det hver gang jeg ser en bil fra Belgia.



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

– De siste ukene har medført store belastninger for våre entreprenører

God gammeldags vinter

Vi er i ferd med å legge bak oss en god gammeldags vinter med langvaring kulde og mye snø i store deler av landet. Dette har gitt både entreprenører og våre kolleger mange utfordringer med brøyting, salting og strøing.

Nå når vinteren, sakte men sikkert, går over til vår, har vi fått mange snø- og isskred og stor skredfare. I vest og midt har det vært særskilt vanskelig. I vestlandsfylkene og i Møre og Romsdal har det vært en rekke vegstenginger etter at ras har gått og på grunn av stor rasfare. I Rogaland tok dessverre ras et menneskeliv.

Ras og rasfare fører til framkommelighetsproblemer både for folk og gods. Like viktig er utryggheten og mangel på forutsigbarhet. Dermed framstår satsingen på rassikring både som riktig og nødvendig. I Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 er det lagt opp til å bruke 1 milliard kroner hvert år til rassikringsarbeid. Dette innebærer en dobling av innsatsen i forhold til nivået for kort tid siden. På den måten vil vi i løpet av noen år kunne sikre mange av de verste rasstrekningene.

De siste ukene har medført store belastninger for våre entreprenører, og alle de som har jobben med å brøyte og ellers gjør en stor innsats for å holde vegnettet mest mulig åpent. Belastningen er også stor for mange av våre egne ansatte.

Å hele tiden måtte forholde seg til rasfare, at det har gått ras og undersøkelser om noen er tatt av ras, er ekstremt belastende. Å ta stilling til om veger skal stenges på grunn av rasfare er veldig vanskelig. Men avgjørelsene må tas. Og det må skje i en avveining mellom sikkerhet og hensynet til framkommelighet.

Å ”helgardere” vil ramme framkommeligheten uforsvarlig hardt. Samtidig må sikkerheten ha forkjørsrett. Når det er uforsvarlig å ha vegen åpen, må den stenges.

Litt upresis kan det sies at dette er avgjørelser som ofte framstår som ”feil”. Enten fordi veger stenges uten at det går ras, eller enda verre; at veger ikke stenges og så går det ras. Avgjørelsene må tas ut fra kunnskaper om vær og generell skredfare, men ikke minst ut fra lokalkunnskap. Spesialisters kunnskaper brukes og informasjon hentes fra flere kilder.

Men til slutt er det våre folk, med sin lokalkunnskap, som må ta den endelige avgjørelsen. Det er beslutninger som har oppbacking fra oss i ledelsen i Statens vegvesen og som krever respekt hos lokalsamfunn og vegbrukere.

Det er derfor både uforsvarlig og totalt uakseptabelt at tungbilsjåfører trosser vegstengingene og kjører inn på stengte veger. Anmeldelse av disse sjåførene må føre til strenge reaksjoner.

Påsken nærmer seg med stormskritt. For de fleste en mulighet til kjærkommen avkobling. Men også en tid med mye trafikk på vegene, og dermed mange oppgaver for ansatte på vegtrafikksentralene og andre som fyller viktige funksjoner når vi andre kan ta fri. Faren for snø- og isras er nok heller ikke over for i år.

Det kan bli krevende oppgaver både for ansatte hos entreprenørene og våre egne ansatte i tida framover. Men uansett takker jeg alle for god innsats så langt og ønsker dere alle god påske!

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

LAYOUT



Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten.

Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.



Ansvarlig redaktør
Mark S. Berger

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



Vaktsjef
Gry Watn

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



Journalist
Henriette E. Busterud

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



Journalist
Kjell Wold

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



Journalist
Håkon Aurlien

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



Grafisk designer
Jorunn Ebbestad Brun

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



Grafisk designer
Hilde M. Strangstadstuen

Mobil: 913 27 595
Telefon: 61 27 13 07
E-post: hilstri@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. mars kl. 13.00. Neste utgave kommer 29. april 2010



KRONIKK

TRAFIKKSIKKERHET ■ : Jo mer vi bygger ut velferd og infrastruktur, jo større blir kravene til forbedringer.

Om å leve i skvis

■ Vi tutes ørene fulle med at vi lever i et av verdens rikeste land. Vi får stadige påminnelser om at vi har en ufattelig oljeformue på bok. Og vi bruker mer penger på oss selv og på samfunnsmaskineriet enn noen andre nasjoner i verden har råd til. Det skaper et voldsomt forventningspress om at alt skal gå på skinner over alt og til enhver tid.

■ Likevel er virkeligheten slik at pengene ikke strekker til. Det er alltid et gap mellom økonomisk evne og det vi ønsker oss. Uansett hvor rike vi blir, vil dette aldri bli annerledes. Jo mer vi får mellom hendene, jo mer vil vi ha. Jo mer vi bygger ut velferd og infrastruktur, jo større blir kravene til forbedringer. Misnøye har alltid vært rikdommens mareritt. Den som har mye vil alltid ha veldig mye mer.

” Slik jeg oppfatter situasjonen i Norge nå, mener jeg at de som jobber med transport og infrastruktur lider mer under dette forventningspresset enn noen andre.

■ Slik jeg oppfatter situasjonen i Norge nå, mener jeg at de som jobber med transport og infrastruktur lider mer under dette forventningspresset enn noen andre. Vi lever i et langstrakt land med ekstremt vanskelig landskap å bygge infrastruktur i. Vi har strenge vintre som fordyrer alt grunnarbeid. Vi er få og bor spredt. Samtidig ønsker vi oss firefeltstveier, høyhastighetstog, dobbeltsporete jernbaner og strøkne og sikre veisystemer i by og bygd. Det har skapt et gap mellom ønsker og tilgjengelige midler som fører til stor misnøye. Fordi privatbilen og et grenseløst livsmønster ikke ønsker å ta høyde for grenser.

■ Derfor er misnøyen stor med veinettets totale tilstand, med Vegvesenets måte å ivareta samfunnets eieransvar for vedlikehold og videre utbygging, med Jernbaneverket om tog som ikke er i rute og dobbeltspor som ikke kommer. Vegvesenet og Jernbaneverket skyter på politikerne som ikke bevilger midler til å følge opp de vei- og jernbanestandardene de selv har vedtatt. Og sammen skyver de ansvaret tilbake til bilførerne og



Veg: Hva er "godt nok" på veg? (Foto: Kjell Wold)

andre trafikanter som er satt til å føre seg ansvarlig i trafikken ut fra de forutsetningene som til enhver tid er gitt.

■ Går det an å bryte slike onde sirkler?

” Men det er på det mentale planet onde sirkler kan brytes, gjennom å justere ned forventningene våre til å samsvare med samfunnets totale kapasitet til å oppfylle ønskene vi har.

Jeg tror det. Men det er på det mentale planet de kan brytes, gjennom å justere ned forventningene våre til å samsvare med samfun-

nets totale kapasitet til å oppfylle ønskene vi har. Og samtidig ta det ansvaret som er vårt på en sindig og langsiktig måte.

■ Her har alle sine roller å fylle: politikere på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå, alle som jobber i vegvesen og jernbaneverk, vi som er trafikanter og brukere av samfunnets infrastruktur. Vi må fylle rollen vår uten å bruke for store ord om mangler på andres ansvarsområder, fordi vi egentlig sitter i det samme klistret. Vi må være utålmodige om det vi ønsker å forbedre uten å omgå realitetene vi dypest sett står sammen om.

■ Først og sist blir det et spørsmål om evne og vilje til å justere ned forventningene om det som er

mulig å få til, uten å svekke gode og riktige og vettuge ambisjoner om forbedring for å møte framtidens behov.

■ Livet er motsetningsfullt og har alltid vært det. Å være menneske er å leve i konstant skvis. Forskjellen på oss nordmenn og andre er at vår skvis utgjøres av rikdommens normale utfordringer. Klarer vi å fatte at det er et privilegium, i en verden fylt av fattigdom og menneskelig fornedrelse?

” Vi må være utålmodige om det vi ønsker å forbedre uten å omgå realitetene vi dypest sett står sammen om.

DAG MYSEN



■ HVEM: Dag Mysen (66) er prost i Den norske Kirke i Sarpsborg, har i mange år vært primus motor for minnemarkerings for trafikkofer, og har også engasjert seg i lokalpolitikken som kommunestyremedlem for Arbeiderpartiet. (Foto: Håkon Aurlien)

Jørn Morten Reinsborg

Han forberedte oss, likevel ble det et sjokk da vi 28. januar hørte at Jørn hadde tapt kampen mot kreften, 63 år gammel. Aktiv til det siste, og kom nesten i mål med "Forstudie for utvikling av eksisterende veg". Jørn var i studietiden på NTH

innstilt på at han ville inn i det offentlige. Først generalplanlegger i Nord-Aurdal. Videre Statens vegvesen Hedmark, og så fire år i Hamar kommune.

I 1987 kom det innsigelser mot planene for riksveg 2 i Kongsvinger. Jørn fikk i oppgave å realisere en ny løsning. Pro-

sessen høstet stor anerkjennelse.

Så et år som plansjef i Akershus, før han ble utbyggingsjef i Hedmark. Som leder var Jørn til inspirasjon for etatens unge og ivret for overføring av kompetanse. Han løftet frem trebruer. Vegen skal være en

positiv opplevelse, også for å bedre trafikksikkerheten. Dette var viktig for han som prosjektleder for ny 4-felt E6 nordover fra Gardermoen.

Jørn hadde stor faglig tyngde, høy integritet og var ærlig. Faglige prioriteringer sto alltid i fokus. Han var til det siste

stekt kritisk til økende politisering av planleggingsfaget. Uten pionerer får en organisasjon mindre evne til nytenkning. Vi har fått en fattigere etat.

Einar Lillebye og Pål Brandtzæg

AKTUELT



FOR SAFER CARS
EURO NCAP
www.euroncap.com

Sikker bilpark

(Foto: Euro NCAP)

Den norske bilparken har aldri vært så sikker som nå. Det viser Euro NCAP's kollisjonstester fra i fjor.

Henriette Erken Busterud

I fjor ble det solgt nesten 100.000 biler i Norge. 96 prosent av de mest solgte modellene fikk fire eller fem stjerner i Euro NCAP's kollisjonstest.

Enorm bedring

– Det er veldig positivt at flere enn før får fire og fem stjerner. 70 prosent av de solgte bilene i fjor fikk fem stjerner. Til sammenligning var det rundt fire prosent som hadde fem stjerner i 2001. Og det er bare en av de hundre modellene som har tre stjerner. Det vil si at det ikke er noen grunn til å kjøpe biler som har mindre enn fire stjerner, understreker seksjonsle-

der Guro Raner i Statens vegvesen.

Ulike tester

I kollisjonstestene vurderes sikkerheten til biler i et kollisjonsprogram. Bilene testes både i front- og sidekollisjoner, fotgjengerkollisjoner, samt test av kollisjonssikkerheten for barn. Test av beskyttelse mot nakkeskader (whiplash) på grunn av påkjøring bakfra er også med i testen.

– Det er de voksnes sikkerhet som det har blitt gitt stjerner på lengst. Der har vi historikk fra 1977 så det er det vi legger mest vekt på ved historiske sammenligninger. Euro NCAP er ellers det ledende og mest kjente uavhengige kollisjonsprogrammet i Europa. Det som er fint med dette er at det ikke er lovpålagte tester: Det er bransjen selv som ønsker dette, siden det er salgsfremmende å slå i bordet med mange stjerner, sier Raner.

Det er bare en av de hundre mest solgte modellene som ikke har antiskrenssystem.

– Nyttens av et antiskrenssystem er så stor at vi fraråder folk å kjøpe bil uten dette, sier Raner.

Kroppens begrensninger

Uansett hvor sikker bilen er i kollisjonstester, så er det naturkreftene som rår.

Energi måles i G-krefter. En sunn og frisk og relativt ung person tåler 50 G. Det tilsvarer det en blir utsatt for av G-krefter i en frontkollisjon i ca 70 km/t.

Når to biler frontkolliderer er det tre kollisjoner: Sammenstøtet bil mot bil, inni bilen, og en indre kollisjon i personen: Er farten litt over 70 km/t vil mange dø på grunn av at hjertet og lever rives løs: Når bilen bråstopper, vil indre organer fortsette framover og forflyttes eller rives av.

Sjekk hvor sikker bil du har:

De hundre mest solgte bilmodellene

Bilmodell	Solgt 2009	Euro NCAP-voksen	Bilmodell	Solgt 2009	Euro NCAP-voksen
VW Golf	5401	5	Citroen C4	578	5
Toyota Avensis	4044	5	Honda Accord	565	5
Ford Mondeo	3466	5	Honda Civic	558	4
VW Passat	3210	5	Fiat 500	554	5
Volvo V70	3161	5	Kia cee'd	552	5
Nissan Qashqai	2763	5	Toyota Aygo	522	mangler
Skoda Octavia	2532	4	Mitsubishi		
VW Tiguan	2440	5	Lancer	482	4
Ford Focus	2321	5	VW Transporter/Caravelle	481	4
Audi A4	2175	5	Citroen C5	474	5
Toyota Auris	2041	5	BMW X3	471	4
Opel Insignia	2015	5	Toyota IQ	467	5
BMW 3-serie	1826	5	Suzuki Vitara	456	4
Volvo V50	1769	5	Mercedes-Benz GLK	454	4
Volvo XC60	1682	5	Suzuki Swift	449	4
Toyota Yaris	1646	5	Toyota Verso	441	mangler
Toyota Prius	1619	5	Honda Jazz	436	4
Toyota Urban Cruiser	1530	3	Peugeot 107	425	mangler
Toyota RAV4	1441	4	Audi A5	400	mangler
Peugeot 308	1425	5	Opel Corsa	397	5
Ford Fiesta	1374	5	Mazda 2	397	5
Mazda 6	1352	4	Renault Megane	392	5
Ford Kuga	1344	5	Citroen C3	384	4
Honda CR-V	1323	4	Skoda Superb	370	5
Hyundai i30	1319	5	Skoda Yeti	365	5
Mitsubishi Outlander	1312	4	Saab 9-3	336	5
Hyundai i20	1266	4	Mazda 5	328	5
VW Touran	1240	5	Mercedes-Benz A-klasse	302	5
Audi A3	1153	4	Opel Zafira	286	5
Peugeot 207	1117	5	Citroen Berlingo	260	4
Subaru Forester 1)	1105	5	Mercedes-Benz Vito 1)	226	5
Mercedes-Benz E-klasse	1100	5	VW Scirocco	224	4
Peugeot 3008	1013	4	Citroen C1	222	4
BMW 1-serie	998	5	Opel Agila	216	mangler
Audi Q5	969	5	Hyundai i10	216	4
VW Polo	956	4	BMW X1	204	4
Ford S-Max	898	5	Mini Mini	201	4
Mazda 3	852	4	Nissan Note	192	4
Subaru Legacy	833	4	Volvo C30	191	5
Mercedes-Benz C-klasse	789	5	Skoda Roomster	180	5
Skoda Fabia	759	4	BMW X5	178	5
Mitsubishi Colt	717	4	Honda Insight	177	5
Toyota Corolla	706	5	VW Caddy	171	4
Opel Astra	677	5	Opel Vectra	170	4
Audi A6	673	5	Peugeot 407	164	5
Nissan X-Trail	647	4	Volvo S80	160	4
BMW 5-serie	641	4	Suzuki Liana	156	mangler
Suzuki SX4	627	4	Volvo S40	146	5
Subaru Impreza	590	4	Jeep Patriot 1)	143	4
Mercedes-Benz B-klasse	581	5	Lexus RX 1)	141	5
			Ford Ka	141	4

1) Bilmodeller med skjønsmessig tildelt score med utgangspunkt i resultater fra andre testprogram

65+ kurs snart på nett

Statens vegvesen jobber nå med å få ferdig et nettbasert 65+ kurs. Til våren legges det ut på vegvesen.no

Kjell Wold

Målgruppen for trafikksikkerhetskurset for eldre bilførere 65+ er ikke mindre enn 470.000 nordmenn med førerkort som er over 65 år. 5000 av dem tar kursene live landet rundt årlig.

– Nettkurset lages i samarbeid med Norfilm i Drammen og er snart ferdig til testing, forteller Knut Hovde i Statens vegvesen.

Han håper testingen kan starte rett over påske og at kurset kan legges ut til alminnelig bruk på nett i løpet av våren. Med god markedsføring og tilgjengelighet håper Statens vegvesen nettkurset kan bli populært for alle som kjører bil, ikke bare eldre.

– I dette kurset er det de hyppigst etterspurte trafikksituasjonene blant eldre som vies stor oppmerksomhet. For eksempel rundkjøringer i små og store varianter og av- og påkjøringer på motorveger, forteller Hovde. Sensor i Vestfold Rolf Sikveland kjører bilen som filmes både innenfra og utenfra. Trafikklærer Algeir Tuns-

helle er den rolige stemmen som kommenterer kjøringen og gir råd om hva man skal passe på til enhver tid. Innimellom eksemplene fra trafikken diskuterer trafikklæreren og 65+ leder Klaus Ottersen i Statens vegvesen hva man har sett og understreker de viktigste poengene.

Det er e-læringsteamet i Grafisk senter i Kommunikasjonsstaben i Statens vegvesen som produserer kurset, som blir publisert på vegvesen.no når det er klart. Hovde er rådgiver og koordinator for e-læringsproduksjonen i Statens vegvesen og Lise Svensson er 65+ kurssets webdesigner.



65+ på nett: Til våren presenterer Statens vegvesen et nettbasert 65+ kurs. Sentralt i arbeidet Rune Bjelkarøy i Norfilm flankert av Knut Hovde t.v. og Klaus Ottersen i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

Trebru med egen hovedpassasje for Skibladner.



Uvanlig form: trematerialet gir helt andre muligheter til detaljert utforming enn stål og betong og det førte til spennende skisser under trebru-workshopen like ved Mjøsbrua sist uke. Blant deltakerne var (fra venstre) E6-prosjektleder Taale Stensbye, NHO-direktør Harald Thoresen, prosessleder Ola Øyen og trebru-senioringeniør Trond Arne Stensby. (Foto: Håkon Aurlien)

Trebruenes "månelanding"

Mjøsa kan få verdens lengste trebru, innpå 1400 meter lang og fire felt bred. Et ide-seminar sist uke viste at det er teknisk og økonomisk mulig å bygge en ny E6-bru i tre.

Håkon Aurlien

– Å få til en trebru over Mjøsa blir trebrumiljøets månelandingsprosjekt, sier Taale Stensbye som er Vegvesenets prosjektleder for E6-

utbyggingen nord for Gardermoen.

– Vi vet nå at det lar seg gjøre å bygge en slik bru. Det er ikke enkelt teknisk sett, men at det lar seg gjøre.

– Vi vet også at en trebru over Mjøsa ikke vil bli dyrere enn bygge en tradisjonell betongbru, sier han.

Men han tror heller ikke den vil bli billigere. Skal det bygges en trebru over Mjøsa, tror han nemlig at den vil bygges som noe mye mer enn en brukonstruksjon.

– En trebru her vil også bli et monument som markerer innlandet og som vil gi en helt spesiell opplevelse. Det betyr at både planleggings og beslutningsprosessen og detaljering under byg-

gingen blir mer omfattende enn for en vanlig bru, sier Stensbye.

Samspill

Tanken om en ny Mjøsbru i tre er lansert i samspill mellom det tretekniske miljøet rundt Moelv og kreativt planmiljø i Vegvesenet i Hedmark. Disse har allerede bidratt til at Hedmark nå er pioner i Norge på bygging av trebruer, og Norge pioner i Europa.

Ved utbygging av E6 nord for Gardermoen er det allerede bestemt at mange overgangsbruer skal bygges i tre, både over E6 og over jernbanen.

Etter de foreliggende planer skal en ny Mjøsbru bygges innen 2020, og gå ut fra Moelv. Et alternativ er å bygge den like inntil dagens stål- og

betongbru fra 1985. Et annet er å bygge den en kilometer nærmere Gjøvik.

Dugnad

Ideseminarer sist uke ble arrangert av Statens vegvesen sammen med Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) i Innlandet og Innovasjon Norge, og hadde som hensikt å finne ut om ideen om en trebru over Mjøsa var praktisk gjennomførbar.

Arrangørene hadde fått et 30-tall av landets fremste bruteknikere og bruutformere til å stille til dugnad i en workshop på Honne på Biri.

I grupper diskuterte fagmiljøene temaer som tekniske løsninger, estetikk, design, miljø og logistikk og kom frem til positive konklusjoner.

Disse skal nå sammenfattes i en rapport som presenteres i en internasjonal trebrukonferanse i Lillehammer i september.

Uvurderlig

Dugnadsarbeidet hadde i følge NHO-direktør Harald Thoresen en samlet verdi på rundt 400.000 kroner. Han mener innsatsen var av uvurderlig betydning for å få ideen videre. Og det mener han vil være viktig for å videreutvikle tremiljøet og arbeidsplasser i Innlandet. Dette er et miljø som gjennom de senere årene har hatt en betydelig knoppskyting, og som har utviklet konstruksjons- og byggemetodene for å gi trebruer den samme 100 års levetiden som kreves for betong- og stålbruer.

Trebru som gir mulighet til å avspeile landskapet.



AKTUELT

Færre ungdomsulykker

Ungdomsulykkene ser ut til å være kraftig redusert etter oppstart av "Ringsakerprosjektet" for tre år siden.

Håkon Aurlien

– Dette er veldig positivt, nå ser det ut til at vi må jobbe mer med 45-åringene, og så må vi muligens gjøre noe mer i forhold til eldre bilførere, sier prosjektleder Marianne Mittet Solbraa i Statens vegvesen.

Godt dokumentert

En tidligere overhyppighet av ungdomsulykker er godt dokumentert i en ulykkesanalyse laget for å evaluere et høyst utradisjonelt samarbeid i Ringsaker. Det kom til etter at en serie dramatiske og tragiske ulykker fra 2002-2005 fikk lokalmiljøet til å reagere. Det ble spekulert på om kommunen hadde et ungdomsmiljø preget av risikokjøring. Resultatet var at Statens vegvesen, politiet, Fylkets trafikk-sikkerhetsutvalg, Trygg trafikk og kommunen ble enige om å sette i gang et prosjekt for å få ned ulykkestallene.

Langt færre

Prosjektet kom i gang i 2006, og tok av i 2007 med en rekke utradisjonelle tiltak, deriblant å invitere fartsglad ungdom til å "rase fra seg"

på lukket bane mot å love å kjøre pent i vanlig trafikk.

Nå viser ulykkesstatistikk for 2008 og 2009 at de alvorlige ulykkene er gått mer tilbake i Ringsaker enn i landet forøvrig, og spesielt blant ungdom.

– I årene før prosjektet ble satt i gang ble i gjennomsnitt 87 mennesker skadd eller drept i trafikkulykker, 57 var ringsaksokninger. De to siste årene har ulykkestallene gått ned i hele landet, og i Ringsaker er antallet gått ned til 60 i året, derav 36 ringsaksokninger. Antall skadde er gått ned med 31 prosent, men 37 prosent blant kommunens egne innbyggere, forteller Marianne Mittet Solbraa.

Hun vil ikke trekke for sterke konklusjoner av tallene, statistikken viser store variasjoner fra år til år. – Men vi ser en tydelig positiv trend, sier hun.

Handling

Resultatene avspeiler Ringsakerprosjektets fokus på rette handlinger i trafikken. Det kom etter at et omfattende analysearbeid avdekket en påfallende avstand mellom holdning og handling.

Intervjuer med motorinteressert ungdom i Moelv, Brumunddal og Nes bekreftet at det skjedde mye i kommunen som "alle" visste ikke var bra, blant annet kjøring med uregistrerte biler og promillekjøring. I samarbeid med politiet ble det derfor satt i gang konkrete tiltak

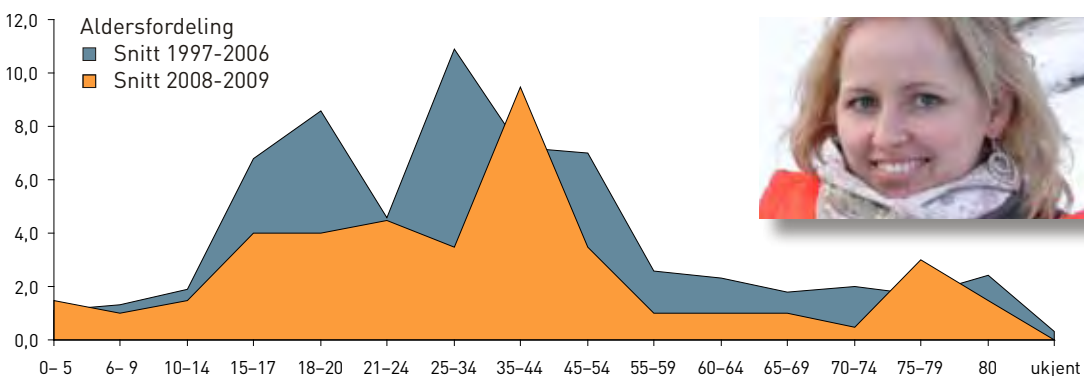
for å sette grenser for risikoatferd.

Lensmannsbetjent Geir Weium mener endringene er merkbare i nærmiljøet.

– Det er blitt roligere i tettstedene våre. Det merker vi godt. Og så ser vi at ungdommene tar ansvar for hverandre på en helt annen måte enn før. Kjøreren av dem litt vel hardt, får han snart beskjed om å dempe seg. Stanser vi en av dem ved en kontroll, har vi god dialog også om vi har måttet sette fingeren på et eller annet, forteller han.



Roligere: – Det er blitt merkbart roligere i tettstedene våre, sier lensmannsbetjent Geir Weium (Foto: Håkon Aurlien)



Illustrasjon: To år etter at Ringsakerprosjektet var i gang viser ulykkesstatistikk at den tidligere overhyppigheten av ungdomsulykker (vist med blått) er borte. – Det er veldig positivt, men nå må vi jobbe med 45-åringene og muligens de eldre, sier prosjektleder Marianne Mittet Solbraa (lite bilde). (Illustrasjon: Tihomir Drec / Foto: Håkon Aurlien)



Dette var gøy: Silje Evensen og Cathrine Paulsen viste tydelig glede over å få være med på "jenteglatta". En tredje plass ble det også i konkurransen. (Foto: Håkon Aurlien)



Gikk foran: Fire av russejentene som fikk i gang busstilbudet i Østfold, f.v. Maiken Bømvik, Martine Fjellmyr, Hanna Sikkeland og Sarah Didriksen. (Foto: Fredrik Norland)

Gratis buss

For å bidra til en trafiksikker russetid, har Østfold kollektivtrafikk, NSB, Trygg trafikk og Fylkets trafiksikkerhetsutvalg gått sammen om en gavepakke: Gratis buss og tog for Østfoldrussen fra 28. april til 18. mai.

Håkon Aurlien

Det har utløst et skred av ønsker om det samme fra russ i andre fylker, men foreløpig ser det ut til at Østfold blir alene om ordningen i år. Leder av samferdselskomiteen i Sør-Trøndelag fylkeskommune, Ola Huke (SV) betegner ordningen som et genialt sikkerhetstiltak og vil ta den opp i budsjettdiskusjonene for neste år.

1,2 millioner kroner

– Kortene til 3500 Østfoldruss har en verdi på ca 1,2 millioner kroner, fortelle konstituert direktør for Østfold kollektivtrafikk, Ketil Gaulen.

Syv russejenter dro det hele i gang for to år siden. De ville ikke

kjøpe russebil og hørte med Østfold kollektivtrafikk om de i stedet kunne få sponset reisene sine i russetiden. Også i fjor reiste en gruppe russ gratis med bussen.

– I år ønsker vi at all russ i Østfold skal få samme tilbud. I tillegg er NSB og drosjeselskapene med. Hvis tilbudet blir tatt godt i mot av russerne, kan det bli et fast tiltak i årene fremover, sier Per Inge Bjerkenes som leder samferdsels-, næring og miljøkomiteen i Østfold fylkeskommune.

Trygt hjem

Hovedhensikten er å bidra til en mer trafiksikker russetid.



Femifint: Bredbente og med tydelig kroppsspråk ga gutta klart uttrykk for hva de mente om den femifine kjøringen. (Foto: Håkon Aurlien)

Premien: Sigrun Rustøy var en av årets jenteglatta-deltakere. Hun delte hovedpremien, en tur med rallymester Andreas Mikkelsen, med (f.v.) Aud Riseng, Lillian Giæver, Lina Hovde, Hanne Holenbakken, Chris Helene Steen, Anne Dehli Jevnesveen og Marianne Mittet Solbraa (Foto: Håkon Aurlien)

Glad for å stille opp

Fartsglede sammen med rallyfører Andreas Mikkelsen var premie på "Jenteglatta".

Håkon Aurlien

For han var det å stille opp også selvhjelp etter at han i fjor kjørte på en 11 år gammel jente som døde.

– Jeg kan aldri legge ulykken bak meg, men jeg har lært meg å leve med det som skjedde, og det har vært helt avgjørende å ha fått en så god kontakt med foreldrene, sier Mikkelsen.

Den motorinteresserte jenta var tilskuer til et rally ved Larvik, satt litt utsatt til og omkom da Mikkelsen kjørte av vegen under en fartsetappe.

Tragedien rammet et stort motormiljø, ble en vekker for mange, men skapte også god kontakt mellom de som ble hardest rammet.

Systematikk

På glattkjøringsbanen snakket Mikkelsen til alle, i plenum og på bane der han viste avansert kjøreteknikk og underveis snakket om systematikk.

– Det er viktig! Det er en mengde små detaljer som må være på plass for at du skal ha full kontroll ute på vanlig veg, sier han.

I løpet av rallykarrieren har Mikkelsen vært av vegen et utall ganger. God sikkerhet både i rallybil og langs ruta skal gjøre det forsvarlig. Områder han mener førere bør være opptatt av er blant annet riktig sittestilling, likt dekktrykk på begge sider av bilen, riktig fartsvalg og god sikring av alt løst i bilen.

Sikkerhetsnivå

– Ute på vanlig veg er det et helt annet sikkerhetsnivå både i bilen og på vegen enn det vi har i motorsporten. Konsekvensene av å kjøre ut kan bli veldig store. Problemet med mange unge førere er at de tror de er usårbare, tror de er supermann, sier han.

Mikkelsen mener det er god lærdom i å kjøre på bane, teste grenser og ikke minst oppleve hvordan det er å strekke strikken for langt.

– Jeg kjører fort på bane men ute på vanlig veg får jeg noen ganger kritikk for å kjøre for sakte. Motorcross er fint på bane men jeg har rett og slett ikke lyst til å kjøre motorsykel på vanlig veg. Der er konsekvensene av en liten feil alt for store, sier han.



Risikotenking: Rallyfører Andreas Mikkelsen appellerer til alle om å tenke systematisk og detaljert om sikkerhet i trafikken. (Foto: Håkon Aurlien)

Femifint på glattisen ...

– Vi håper alle kommer seg trygt gjennom feiringen, og at vi får fornøyde ungdommer på bussen og toget, også etter russetiden. I tillegg har tiltaket et miljøperspektiv, sier han.

– Dette er et glimrende opplegg som gir russetiden et veldig trygt alternativt transporttilbud hjem, sier fylkessekretær Phillip Harboe Bain i Trygg Trafikk i Østfold.

FAKTA

RUSSETRANSPORTKORT:

Russen i Østfold, ca. 3500, får et kort som gir ubegrenset bruk av buss og tog i Østfold i perioden 28. april til 18. mai. Det vil være gyldig på lokale bussruter og noen ekspressbuss, men ikke på fylkes- og grensekryssende reiser, og enkelte ekspressbuss. Kortet er gyldig hos NSB innenfor Østfold fylke. Det gir også 10 prosent rabatt hos en rekke taxiselskaper.

På selveste Kvinne-dagen inviterte Ringsakerprosjektet til glattkjøring for damer. Gutta fikk tilskuerplass mens mannfolka sto bak.

Håkon Aurlien

Og premien var riktig mandig; en tur på glattisen med norgesmester i rally, Andreas Mikkelsen.

Nå ble ikke resultatet helt slik det var lagt opp til av det høyst mannsdominerte arrangørkorpset: NAFs banemester Geir Arne Moe Jacobsen og hans medhjelpere Kjell Finstad og Kjell Dalsveen samt lensmannsbetjent Geir Weium og Vegvesenets assisterende prosjektleder Erik Larsen for å nevne de sentrale...

Teoridelen fengte ingen interesse overhodet. Den besto av en innføring i tre-bostavsbetegnelser på ulikt teknisk utstyr bilder kan være utstyrt med (best kjent er ABS som

betyr blokkeringsfrie bremsere). Men det var det ingen av de fremmøtte kvinner som ville diskutere.

De ville inn i bilene og var gode til å vente på tur før de slapp ut på banen.

Og på kvinnelig solidarisk vis ble premien delt i all fordraglighet: Alle fikk være med på tur i Mikkelsens firehjulsdrevne og motorsterke hverdagsbil.

Snekkersvegkara

Tross klare meldinger om at arrangementet kun var for jenter: På volen ned mot banen sto de lokale avtagere etter Prøysens sagnomstuste slossgjeng "Snekkerskara". Bredbente og med tydelig kroppsspråk ga gutta klart uttrykk for hva de mente om et slikt ekskluderende arrangement.

– Jentene liker helst å kjøre når det bare er andre jenter på banen, forklarte en smilende prosjektleder Marianne Mittet Solbraa.

De bredbente koste seg mesterlig da en av de kvinnelige deltakere etterhvert satte ektemannen inn bak rattet og ble passasjer. Helt i strid med opplegget for kvelden. Men

resten av jentene fulgte opplegget. Brede smil og munte hyl runget over banen.

Utradisjonelle tiltak

Marianne Mittet Solbraa leder et tverretattlig prosjekt der svært så utradisjonelle tiltak prøves ut for å få bedre trafikksikkerhet. Prosjektet, som har "Ja til trafikkløype" som slagord, ledes av Statens vegvesen i samarbeid med Politiet, Trygg Trafikk, Ringsaker kommune og Hedmark trafikksikkerhetsutvalg.

Det er tredje gang prosjektet inviterte til glattkjøring kun for jenter.

Yngste deltaker var 17 år og kjørte med en L bak på bilen.

Eldst var Sigrun Rustøy som har kjørt bil i 38 år og som på eldre dager har byttet ut en standard Golf med en Mercedes kabriolet.

– Jeg sluttet å røyke og brukte pengene jeg sparte på bil. Da kan jeg ikke begynne å røyke igjen, forklarte hun før hun la ut på banen med friskt mot og gode ferdigheter. Hun fikk ikke beste tid, men det spilte ingen rolle. Dette ga god læring!

AKTUELT

Arbeidshest ble avansert leketøy



[Arkivfoto: Knut Opeide]

En gang var snøscooteren erstatning for hesten i reindrift og jordbruk, og til hjelp i tele- og kraftproduksjon. Etter hvert er sledehesten blitt viktig for turisme og i Forsvaret. Det er også et nyttig verktøy i søk og redningsaksjoner.

Lisa Sundstrøm

Mest kjent er den kanskje de senere år til tur og rekreasjonskjøring og for enkelte grupper som avansert leketøy. Antallet snøscootere i Norge øker med andre ord.

– Det er imidlertid ikke økning i antall ulykker, sier Kristian Øvernes fra Region nord.

Men økning i antall kjøretøy fører nødvendigvis også til mulighet for flere ulykker. Snøscooterfolk utsettes for to typer ulykker:

- "Ordinære" høyenergiulykker som møteulykker, påkjøring, utforkjøring og kollisjon med trær, steiner og andre harde objekter.
- Hendelser der begrensede kunnskaper og ferdigheter om snø og isforhold, vær og vind og generelle friluftslivkunnskaper fører til skade.

Utenfor veg

– De fleste ulykkene skjer fortsatt utenfor veg – enten i forbindelse med ras, kjøring over vann og is eller motorstopp langt ute i ødemarka. Og disse ulykkene har vi ingen oversikt over. Årsaken er at disse ikke blir registrert i noe nasjonalt register slik som ulykker på veg, sier Øvernes.

– Det er derfor vanskelig å vite hvordan vi skal påvirke til reduksjon i denne typen ulykker. Derfor forsøker vi med kunnskap og gode råd. Alt i en fristende innpakning. Dersom du blir overrasket av uvær eller står alene i ødemarka i frost og mørke må du vite hvordan du skal hjelpe deg selv, sier han.

Guide til sikker kjøring

En ny guide er årets bidrag til å redusere risiko knyttet til snøscooterferdsel.

– I dette sikkerhetsheftet lar vi fagfolk og ressurspersoner presentere kunnskap, råd og tips til kjøreteknikk, lover og regler, førstehjelp og påkledning. Vårt mål er å formidle kunnskap og erfaringer om trygg ferdsel med snøscooter slik at risikoen for ulykker reduseres.

Vi vil unngå høyenergiulykker – men vi vil også redusere drukningsulykker, frostskafer og ulykker forårsaket av snøskred eller bortkjøring, forteller Øvernes.

Heftet er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Snøscooterimportørenes Forening, Gjensidige forsikring og SNØFOR.



Ny brosjyre: "På tur med snøscooter – en guide til sikker kjøring" ble lansert 2. mars i Alta av prosjektleder Kristian Øvernes (avbildet) og regionvegsjef Torbjørn Naimak. (Foto: Kurt Stormo)

FAKTA

Det er i dag 66.400 registrerte snøscootere i Norge. 37.800 i Nord-Norge og 28.600 i Sør-Norge. I Finnmark er det registrert 16.500 snøscootere. Det finnes i tillegg en god del uregistrerte scootere i Norge. De siste årene er det solgt 4000 nye scootere i Norge. Til sammenligning selges det cirka 3000 tunge motorsykler hvert år.

Krever en fjerde Bastøferge

Statens vegvesen har gitt Bastø Fosen AS pålegg om å sette inn en fjerde ferge i riksvegsambandet Moss – Horten før sommeren. Mossepolitikkerne protesterer og krever en konsekvensvurdering av den økende trafikken frem til fergeleiet.

Håkon Aurlien

– Trafikken påfører Moss sentrum store belastninger og det må kommunen og vi finne en løsning på gjennom den konseptvalgutredning som nå er i gang. Men en fjerde ferge må komme nå, sier Turid Stubø Johnsen som leder Vegvesenets fylkesenhet i Østfold.

Pålegget skyldes at alt for mange trafikanter må vente til neste avgang. I fjor måtte mer enn hvert tiende kjøretøy vente til neste ferge. Det er fem ganger høyere enn kravet satt ved

fornyelse av konsesjonen i 2003.

Fergeselskapet måtte da sette inn en tredje ferge straks og fikk varsel om at en fjerde måtte komme innen sommeren 2010, forutsatt en trafikkvekst som er mer enn oppfylt.

Situasjonen er spesielt alvorlig i sommermånedene der over en tredjedel av trafikantene har måttet vente på neste ferge.

Et nesten samlet politisk miljø i Moss går i mot pålegget fordi de frykter økt trafikk på en allerede overfylt riksveg 19 gjennom sentrum. Horten fikk for snart 20 år siden fergetrafikken lagt ut av sentrumsgatene, men noe tilsvarende er ikke skjedd i Moss.

Har forståelse: Turid Stubø Johnsen har forståelse for Mossepolitikernes bekymring men mener en fjerde Bastøferge må på plass nå. (Foto: Håkon Aurlien)

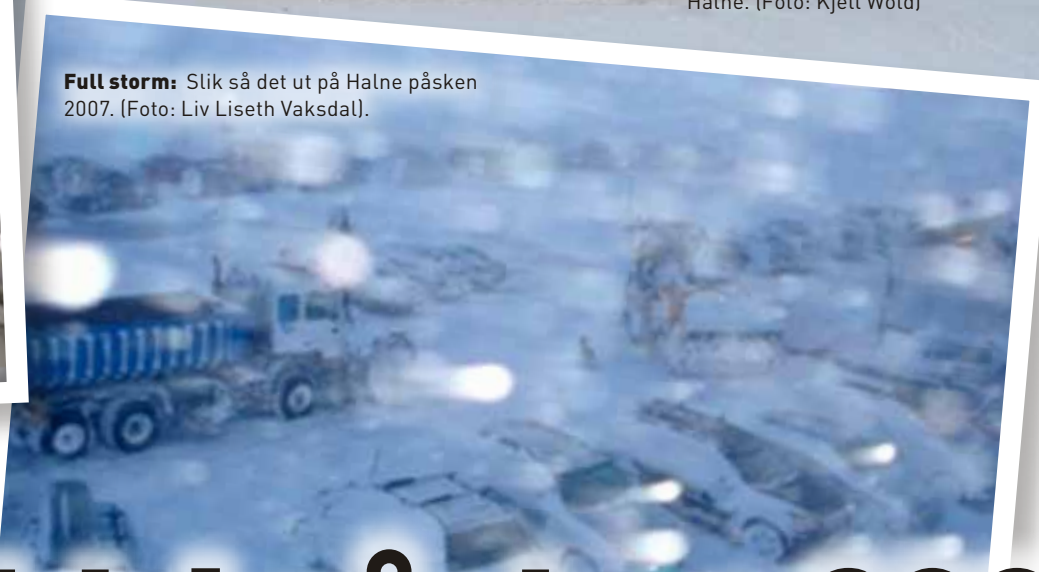




Dramatisk: Halne-eigar Liv Liseth Vaksdal og brøytesjåfør Magne Eggen opplevde den dramatiske snøstormen i april 2007. (Foto: Kjell Wold)



Stod fast: Her ved Båttstjødne stod kolonnen fast i stormen 2,5 km frå Halne. (Foto: Kjell Wold)



Full storm: Slik så det ut på Halne påsken 2007. (Foto: Liv Liseth Vaksdal).

Gløymer aldri påsken 2007

Onsdag 4. april 2007 blei to kolonnar med 50 bilar overraska av kraftig uver på rv. 7 på Hardangervidda. Magne Eggen og Liv Liseth Vaksdal var to av dei som opplevde dramaet på nært hald.

Kjell Wold

– Vi blei overraska av kraftig snøver og vindauke på ettermiddagen dagen før skjærtorsdag for tre år

sidan, seier brøytesjåfør Magne Eggen frå Hol. Ei kolonne vestfrå med 25 bilar klarte å komme seg fram til Halne Fjellstova på fylkesgrensa mellom Buskerud og Hordaland. Der skulle dei stå og vente på kolonnen med 25 bilar som kom frå Haugestøl på austsida.

Stod fast

– Eg køyrde fres frå Haugestøl heile dagen og stod klar og venta på kolonnen austfrå på Halne. Ved Båttstjødne 2,5 kilometer før Halne hadde kolonnen fått problem og køyrd seg fast på ettermiddagen, seier brøytesjåføren. Eggen køyrde fresen over til kolonnen som stod fast og hjelpte til å trekke ut bilane.

Etter mye strev fekk dei bilane laus og kolonnen kunne fortsette til Halne. Men der var det bråstopp. Stormkastene gjorde det umulig å fortsette.

Orkan

Tett snødrev og vindstyrke 32 med orkan i kasta gjorde det umulig for kolonnen å fortsette denne onsdagskvelden. 50 bilar med i alt 180 passasjerar blei evakuert til Halne Fjellstova på 1140 meters høgde. Eigar og vertskap Liv Liseth Vaksdal fikk plutselig 180 ekstra gjester å ta seg av i tillegg til dei om lag 40 gjestene som var på Halne.

– Med sengeplass til 72 måtte vi bare gjøre det beste ut av situasjo-

nen. Vi rigga til overnatting for alle dei evakuerte i matsalen på kafeteriaen, i konferanserom i kjellaren, i peisestova og på dei andre romma vi kunne bruke. Vi serverte middag til alle passasjerane som ønskte det. Dei siste middagsgjestane blei servert klokka 02.00 før de gjekk til ro, seier eigaren av Halne Fjellstova, Liv Liseth Vaksdal.

Måtte evakuere

Uveret på Hardangervidda påsken 2007 gav seg ikkje på halvanna døgn. Først midt på natta til langfredag hadde vinden løya slik at begge kolonnane med i alt 50 bilar kunne forast trygt ned til Haugestøl på austsida.

– Det var svært vanskelege forhold den ettermiddagen og umulig å forsette frå Halne. Derfor var det einaste riktige å evakuere bilistane inn på Fjellstova til uveret gav seg. Mange av bilistane og passasjerane opplevde nok dette som spesielt og dramatisk, men det var nok nøkternt sett ikkje fullt så dramatisk og kritisk som enkelte i pressa likte å framstille det, seier Magne Eggen. Han meiner brøytemannskapa hadde kontroll på situasjonen, men at det var riktig å evakuere på Halne til stormen gav seg. Eggen har vore brøytesjåfør i 20 år og aldri opplevd maken til påsken 2007.



Brøytebil i storm: Snøstorm tek og hardt på brøytebilane. (Foto: Kjell Wold)



Innesnødd: Et hundre bilar fast i fjellheimen i april 2007. (Foto: Liv Liseth Vaksdal)

PÅSKETRAFIKKEN



Full kafe: Kafeen på Halne var full av overnattingsgjester under stormen påsken 2007. (Foto: Liv Liseth Vaksdal)



Drama: Eigar Liv Liseth Vaksdal og brøytesjåfør Magne Eggen opplevde dramaet. (Foto: Kjell Wold)

Frå Korea i dress

Tre gonger i karrieren har vertinna på Halne opplevd at gjester har snødd inne på vidda. Men Liv Liseth Vaksdal husker den siste gongen best.

Kjell Wold

– Første gong var i 1987, den neste i 1997. Men no sist i 2007 var det mest folk. Og det var nok spesielt ei gruppe på fem koreanar som blei lagt mest merke til. Då dei blei evakuert frå bilen og inn til fjellstova hadde dei alle fem mørke dressar og slips. Ikkje akkurat passende fjellantrekk. Dei slo seg ned i eit hjørne i kafeen og utmerka seg og med kraftig og høglydt snorking som haldt ein del av dei andre overnattingsgjestane vakne første natta. Den siste evakueringa i 2007

fekk og store oppslag i pressa. Dagsrevyen var nemlig den påsken stasjonert på Ustaoset og ville sjølvstekt lage stoff på dramaet på vidda, seier ho.

– Vi lagde mat døgnet rundt og serverte på skift. Det gjekk veldig bra og alle dei over 200 gjestene tok naudsituasjonen med fatning. I tillegg til 230 overnattingsgjester hadde vi og eit dusin husdyr som hundar, kattar og kaninar å forpleie. Utfordringa her var å plassere gjestane på rom og salar etter som dei var allergiske eller ikkje, men og det fant vi ei løysing på. Først midt på natta til langfredag stilna vinden og veret slik at alle dei 50 bilane og 180 passasjerane kunne kome trygt ned frå vidda. Etter den hendinga fekk vi mykje omtale og varme takkehelsingar frå mange av ekstragjestene, seier andre generasjon eigar på Halne Fjellstova, Liv Liseth Vaksdal.

FAKTA

Kolonnekøyring

Etter hendinga på Halne påsken 2007 vart det innført eit strengare kolonneregime med auka vekt på tryggleik. No er det berre tillette med ei kolonne av gongen og med maks 25 bilar og 100 passasjerar. Ei bomvakt på kvar side av vidda kontrollerar bilane og passasjerane før kolonnen startar.

Bilen må være i god teknisk stand og rett skodd. Passasjerane må ha godt med vinterklede

og fottøy mellom anna og gjerne ha med mat og drikke. Statens vegvesen har dei siste åra også betra informasjonen til alle som skal med bil over fjellet. Kva dei bør passe på før dei dreg, kva dei bør gjera før kolonnekyringa og korleis dei opptre under sjølv kolonnekyringa. Infomateriell er og laga på fleire framandspråk. Geilo Røde Kors har ei beltevagn fast stasjonert på Havgastøl til bruk for å evakuere folk frå vidda.



Klar for påsketrafikk: Ole-Fredrik Haugen, Neel Ingrid Irgens, Haakon Stokkenes og Øyvinn Kverneng på Vegtrafikksentralen i Oslo er blant dem som skal overvåke trafikken hele døgnet. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Klar for på

Ingen vet hvor haren hopper og bilen stopper i påsken: Mange blir stående fast på grunn av kø, værømslag og dårlige dekk. Men Statens vegvesen holder øye med påsketrafikken døgnet rundt.

Henriette Erken Busterud

Selv om påskemorgen slukker sorgen og sola steker, kan det bli værømslag dagen derpå. Og hvis du ikke er forberedt på uvær over påskefjellet sitter du i klisteret: Da kan du lett spille hovedrollen i en uønsket påskekrim.

Vakt hele døgnet

Statens vegvesen har fem vegtrafikksentraler der folk er på jobb

døgnet rundt for å følge med påsketrafikken. Her har de full oversikt via kameraer, tellepunkter og innrapportering fra påsketurister, ansatte, entreprenører og UP over hele landet.

– Vi kvalitetssikrer alle meldinger vi får inn. Så sender vi dem videre til riksdekkende media, og legger dem ut på vegvesen.no under trafikkmeldinger og på NRK tekst-TV, forteller faggrupeleder Øyvinn Kverneng ved Vegtrafikksentralen i Oslo.

Lytt på 175

Når trafikken er på det høyeste i påsken kan de få inn flere tusen telefoner på opplysningstelefonen 175 i løpet av en dag som skal besvares.

– Vi oppfordrer folk til å ringe 175 for å gi tips om hendelser i trafikken og lytte på de automatiske meldingene. Der får de blant annet siste nytt om vær og føreforhold på fellovergangene og meldinger om trafikkflyten på de store utfart/inn-

fartsdagene. Vi prioriterer å oppdatere god informasjon til massene. Mange vil snakke med en operatør i stedet for å lytte til beskjedene våre på 175, noe som vi bruker mye tid på. De automatiske beskjedene våre skal være de mest oppdaterte vi har, understreker Kverneng.

Høytid i trafikken

Kverneng & kompani får hvert år prognoser for hvordan trafikken fordeler seg på de ulike påskedagene.

– Mens folk bruker hele palmehelga på å komme seg til fjells, drar de fleste hjem på første påskedag. Mest kø er det inn mot de største byene, E6 nordover mellom Oslo og Kolomoen, E16 på Sollihøgda og E18 ned mot Sørlandet. Mens skjærtorsdag er det tradisjonen tro mange som setter kursen mot Svinnesund og handleter, sier Kverneng.

Vegtrafikksentralen sender for øvrig ut tidsbesparende vegruter og dirigerer trafikken inn på alternative vegger dersom det er nødvendig.



Påsketraffikken

UP og P4

UP har de siste ti åra hatt en mann fast stasjonert på vegtrafikksentralen når trafikken er størst. Det er

kjekt å ha når tusenvis av turister ruller ned fra fjellet samtidig. UPs mann er bindeledd mellom Vegtrafikksentralen og utryknings-

politets patruljer over hele landet. Også P4 skal tilbringe påsken på Vegtrafikksentralen slik at de kan følge veg- og føreforhold på nært

hold og rapportere om kø og kolonner, hindringer og anbefalte omkjøringsveger.

TIPS TIL PÅSKEUTFARTEN



[Arkivfoto: Kjell Wold]

NRK Tekst-TV

Trafikkmeldinger ligger på NRK1 tekst-TV, fra side 350.

Gå inn på vegvesen.no/paske

Her finner du trafikkmeldinger for strekningen du skal kjøre. Du kan blant annet også se hvor det er kolonnekjøring og oversikt over stengte fjelloverganger. Under "vinterforhold" finnes kjøretips, råd for kolonnekjøring og hva du kan forvente på vegen vinterstid. Under "lag en rapport" kan du få en oversikt over ditt fylke og der du skal kjøre.

Vegmeldinger på mobil

Gå inn på www.175.no - der finner du trafikkmeldinger for hele landet. Du kan også gå inn på www.vegvesen.no/trafikk/mobil. (Dette gjøres sjølsagt ikke mens du kjører!)

Lytt på radio i bilen

Radiostasjoner oppdateres hele døgnet med trafikkmeldinger.

Sjekk webkamera

På vegvesen.no/webkamera kan du se hvordan trafikforholdene er på 100 steder rundt om i landet. Kameraene er først og fremst satt opp for å gi informasjon om vegforholdene til entreprenørene som drifter vegen. Noen av kameraene har også informasjon om vær og vind, andre steder veksler bildene mellom forskjellige retninger og bilder av vegbanen.

Bruk vinterdekk

Skal du på fjellet anbefales vinterdekk - været skifter fort.

Når uhellet er ute

Kjør til siden når du skal skrive skademelding, ikke bli stående i kjørefeltet, slik noen gjør. Ta eventuelt et bilde med mobilen, kjør ut til siden og fyll ut skjema.

Ulønsom forbikjøring

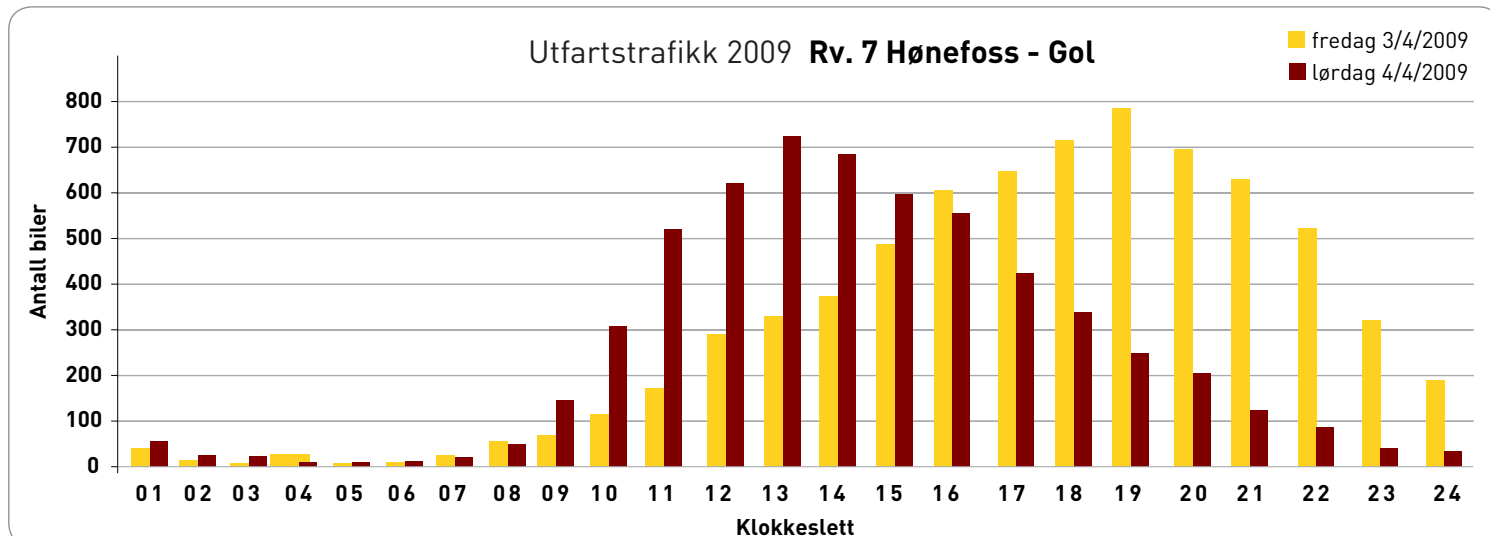
Det er lite tid å vinne på å kjøre forbi - og farlige forbikjøringer fører til oppbremsinger som gjør at det blir enda mer kø. Hvis du skal kjøre rundt 20 mil og farten er 70 km/t, bruker du rundt tre timer på turen. Ved å ta sjanser og kjøre forbi flere ganger vil du bare spare rundt tre minutter.

Ta pauser

Vær uthvilt, drikk vann og bytt eventuelt på å kjøre. Ta pauser før du blir trøtt, og stopp og sov 15 minutter hvis du blir søvnnig.

Ta med....

Godt føttøy, varme klær, mat, varseltekant, refleksvest, kjettinger, snøskuffe, lykt og slepetau, ekstra jekk og dekk. Sørg for å rikelig med drivstoff og spylevæske.



Påsketraffikk: Slik fordelte trafikken seg på rv. 7 - på strekningen Hønefoss-Gol i palmehelga i fjor. Statens vegvesen lager slike timeoversikter for de 19 mest trafikkerte "påskestrekninger" rundt om i landet. Disse viser både utfarts- og innfartstrafikk og er noe både vegtrafikksentralene og politiet får.

AKTUELT



Skal løse Grand prix-trafikken til Fornebu

Grand prix-trafikk: Arne Karlsen i Statens vegvesen skal bidra til trygg trafikk til og fra Telenor Arena på Fornebu siste uka i mai 2010. (Foto: Kjell Wold)

Arne Karlsen i Statens vegvesen er vår mann under årets Eurovision Song Contest på Fornebu i mai. Han skal løse 90.000 tilskuere trygt til og fra Telenor Arena under det fire dager lange kjempearrangementet.

Kjell Wold

– Vi i Statens vegvesen Akershus er delansvarlig for trafikkavviklin-

gen på fv. 166 Snarøyveien fra tirsdag 25. til lørdag 29. mai i samarbeid med hovedarrangørene NRK, Telenor Arena, Bærum kommune og politiet, forteller Arne Karlsen. Han har jobbet i trafikkavviklingsgruppen for Telenor Arena siden åpningskonserten med AC/DC for ett år siden og har allerede god erfaring med konsert- og idrettsarrangementer i Bærums storstue. Karlsen mener de har god kontroll på trafikkdelen av arrangementet om to måneder.

100 busser

De europeiske Grand Prix-finalene, som det het i gamle dager, nå Eurovision Song Contest er ikke lenger ett, men fem store arrange-

menter. For trafikken på E18 og fv. 166 betyr det fem ganger 18.000 tilskuere til og fra det gamle flyplassområdet. Siden den aller største delen av persontransporten til og fra Stabæks nye hjemmebane skal foregå kollektivt med i alt 100 busser, samt tog og taxi, er Karlsen trygg på at trafikken skal flyte uten kork eller uhell av noe slag, fordi:

– Vi har en meget god trafikkavviklingsplan og har øvd oss på mange storarrangement det siste året allerede. Med god informasjon på forhånd og nødvendig omskiltning og trafikkregulering, mener vi å ha god kontroll på den delen av arrangementet. Dessuten tror vi norske og utenlandske Grand Prix-tilskuere er av en litt

roligere og snillere type enn det gjengse rock-publikum, så vi tror tilbringertrafikken vil fungere bra med 100 ekstra busser i tillegg til ordinære bussruter og tog, sier Arne Karlsen. Han tror etaten også skal unngå tilbakeblokkering av trafikk mot E18 fordi alle de fem arrangementene skjer utenom vanlig rushtid.

England i påsken

Semifinalene tirsdag og torsdag samt generalprøven fredag skjer på sen kveldstid mellom 21.00 og 23.00. Lørdag består av generalprøve 13.00-15.00 og den store finalen klokken 21.00 til 00.15.

Fv. 166 Snarøyveien er firefelts veg med ÅDT på rundt 25.000

biler. Med gode avsperringer og endret kjøremønster i kryssene skal vi klare å få bussene greit fram til stadion og lede fotgjengere fra Lysaker stasjon på gangvegnettet fram til arenaen, sier Karlsen. Han er selv en hyppig besøker på Telenor Arena når Stabæk har hjemmekamper. I påsken skal Karlsen jakte videre på engelske fotballarenaer, som han har 40 trofeer av til nå. Sammen med venner skal han se fem engelske ligakamper på fire påskedager, hvorav tre nye stadionbesøk. Grimsby og Scunthorpes hjemmebaner i Nord-England samt Evertons hjemmekamp på Goodison. Grand prix-Karlsen er for øvrig ihuga Derby County-fan.

16.000 skred på ti år

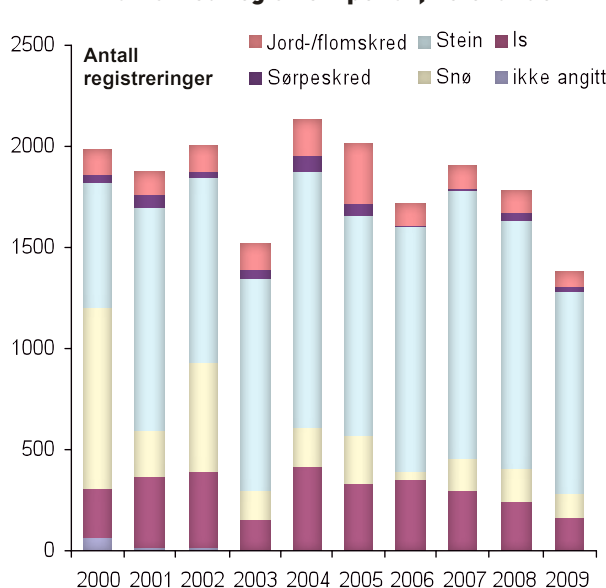
Det siste tiåret er det registrert mer enn 16.000 skred på veger i Norge. Omtrent 1/3 av disse er snø- og isskred. De fleste skredene skjer i Nord-Norge og på Vestlandet.

Kjell Wold

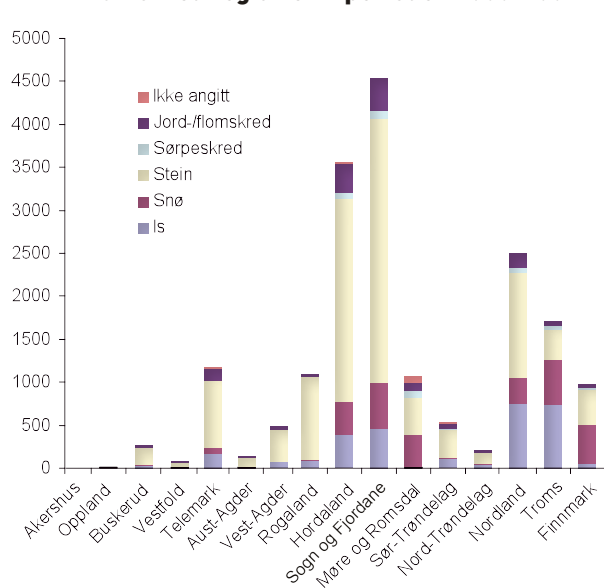
Steinskred forekommer aller hyppigst med hele 58 prosent av det totale antallet registrerte skred i perioden 2000-2009.

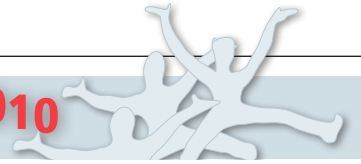
Jord- og flomskred utgjør bare om lag åtte prosent av totalen. Mens det i perioden 2000-2009 ble registrert mellom 1500 og 2000 skred i året for hele landet skjedde det mellom 3500 og 4500 skred i tiåret i vestlandsfylkene Sogn og Fjordane og Hordaland. Nordland var det tredje største skredfylket med 2500 og Troms nummer fire med 1600 skred i tiåret. Møre og Romsdal og Telemark er også store skredfylker med over 1000 registrerte skred i siste tiårs periode.

Antall skred registrert per år, hele landet



Antall skred registrert i perioden 2000-2009





Trappar opp mot Kulturdagane

Full av energi: Kulturdagsjef Signe Eikenes ser fram til gode opplevingar med to tusen kollegaer. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Signe Eikenes har ansvar for at over to tusen kollegaer har det kjekt i lag og får seg fast, flytande og åndeleg føde. – Det er eit privilegium å få jobbe med dette, seier kulturdagsjefen.

Henriette Erken Busterud

Signe er med på Kulturdagane for fjerde gong. Tidlegare har ho mellom anna hatt ansvar for det sceniske, men no er ho altså sjefen for heile sulamitten. Og det er ei "seven-eleven" stilling med jobbing tidleg og seint.

– Det er utruleg flott at vi har ein etat som gjer det mogeleg å arrangere noko slik, det

får vi mykje att for, seier Signe.

Ho synes det er artig å leie eit slikt arrangementet med ei så flott prosjektgruppe som dreg lasset saman!

– Eg ser fram til gode opplevingar med kollegaer. Eg gler meg til å gå frå basecamp til basecamp og oppleve stemninga. Og så gler eg meg til ei hinderløypa vi skal lage – det trur eg blir ein skikkeleg bra konkurranse. Dessutan skal eg få vere med damene frå Leikanger på deira revy, og det gir jo eit ekstra kick!

Tidleg debut

Signe kjem frå dalstroka innafør i Nordfjord. Når ein kjem frå ein

liten plass, må ein sjølv ta ansvar for underhaldning, og allereie i ung alder sklei vesle Signe ut på dei skrå bredder. Mellom anna som stjerne i skodespelet om Josef og Maria. Seinare har ho hatt diverse revyroller, vore periodekorsangar og svinga seg i folkedansen.

– Eit av høgdepunkta var å være med på tunnelrevy i samband med opninga av Lærdalstunnelen. Det var ein stor suksess, "bedyrer" Signe, som no altså har si største rolle til no som kulturdagsjef.

På gyngande grunn

Signe er ei skikkeleg fjellgeit som har byksa opp og ned fjellsider i Nordfjord.

Men sjølv om ho kjem frå grisgrendte strøk, er ho slett inga landkrabbe. Fram til ho var ni år hadde dei nemleg ikkje veg, og dei måtte bruke båt for å kome seg fram. Så Signe har full kontroll på gyngande grunn - og er tek seg ein tur i kajaken no og då. Og innimellom dreg ho på hytta; Ei leilighet på Nygårdshøyden i Bergen.

Byksa rundt

Signe var lukkelig student på NTH i Trondheim. Etter at ho hadde fått seg både giftering og siv-ing-ring, lengta ho tilbake til Vestlandet og busette seg i Leikanger med mann og barn.

Sidan 1991 har fjellgeita også

byksa rundt i Statens vegvesen, med dertil høyrande krumspring. Ho har jobba både på anleggs- og planleggingsavdeling og i omstillingsprosjekt. Ho har vore strategileiar, vikar for regionvegvesjefen og vore utlånt eit år til Vestlandsrådet.

Etter siste omorganisering blei Signe innplassert som leiar av Styrrings- og strategistaben i vest. Denne stillinga takka ho nei til.

– Eg vil heller jobbe med fag og overordna planlegging, seier ho bestemt. – Så når Kulturdagane er over tek eg fatt på stamvegutredninga på E 39, kvitrer Signe før ho flyg vidare til neste møte.

Slår til med stomp

I Vegdirektoratet høres stadig vekk mystiske rytmer, tramping og slag. Etter at det kom bekymringsmeldingar fra nabokontor, måtte saken undersøkes nærmere.

Henriette Erken Busterud

Vegen og vi spurte scenisk ansvarlig på Kulturdagane, Dagrann Husum om hva som foregår.

–Vi er tolv kolleger som under kyndig ledelse over inn et stomppnummer, noe som er en blanding av hiphop, step og drill.



Slår til: Trond Nyland, Marte Spets og Kyrre Wedvik har stor innlevelse under innøvelse av nummer til Kulturdagane. (Foto: Henriette E. Busterud)

Ideen er å vise hvem Vegvesenet er og hvem vi er til for med rytmer og skilt. Da jeg lette gjennom alle skiltene våre på nett, gikk det opp for meg at det meste er forbudt - vi har rundt 80 forbudsskilt, men bare noen få påbudsskilt. Skal jeg tolke det slik at alt som er gøy er forbudt - som å ri og å gå på ski og kjøre traktor?

Men vi har i alle fall funnet noen passende skilt - og dere kan glede dere til så se nummeret

under fellesarrangementet, bedyrer Husum.

I Vegdirektoratet er det ellers mange planer for Kulturdagane: De skal ha et eget område på Friluftsmuseet der det vil bli alt fra revyinnslag til smaksprøver. Lag og heilagjeng til hinderløypa er under oppseiling, og koret Vegswingers vil by på jazz, Beatles og opera. Diverse utstillere og kortmakere vil også vise hva de har å by på.

Dette kan du oppleve på Kulturdagene 11-13 juni (foreløpige planer)

Fargerikt opptog	Dans til CoverLovers
Fellesarrangement/seremoni	Dans til Bluesbandet Fuzz-kompaniet
Utstillinger	Dans til Fred-Jonny Wikøren
Regionale basecamps	Yoga
Kulinariske smaksprøver	Karoke
Krimforestilling	Musikkandakt
Quiz	Hinderløype
Konsert med R-øst-er	Lesestund for de minste
Konsert med Åge Aleksandersen	Linedance-kurs
Konsert med Vegkantoret	Scrap-booking-kurs/kortlaging
Konsert med Søndre sving	Sandfotballturnering
Konsert med Slavekoret	Sandvolleyballturnering
Konsert med Vegswingers	Kultursti
Musikk fra pensjonistgutta	Hestekokasting
Pub-musikk av ymse slag	Opplesing av erotiske eventyr
Allsang	Åpen landhandel i Blindheimsvik
Nord-Norsk aften	Sykkeltutstilling
Damenes toradergruppe	Turistvegutstilling
Revy fra Region øst	
Revy med Kvinner på (veg)kanten	
Revy med Tøndelbataljonen	

LANDET RUNDT



Hestekrefter på tur

TYNSET ■ Hvert år kjører lasskjørere fra Nord-Østerdalen til Røros for å delta på Rørosmartnan. Før årets arrangement i februar ble to ekvipasjer satt opp ved Tynset trafikkstasjon. Kari Wormstrand som arbeider ved stasjonen sørget for å få veid både hester og sleder før hun ble med på den tre dager lange sledeturen.

– En uforglemmelig tur i flott sol og minus 10, forteller hun.

Begrepet "lasskjører" er sammensatt men dreier seg om handelsfolk som fylte sleden med varer de mente de kunne omsette i bergstaden. Tradisjonen opprettholdes og i år reiste et følge på 30 ekvipasjer som ved inntoget i Røros var økt til 90. På bildet sees fører Martin Kjøsberg fra Grimsbu med hesten Iselin, og bak Eris Davids samt tyskeren Wolf Ruediger. (Foto: Kari Wormstrand)



Pop i påsken

PERSKOGEN ■ Ved Perskogen brøytstasjon er det som vanlig mulig å leie seg plass for vegvesenstilsatte i påsken 2010. Stedet ligger en snau mil fra Kilpisjarvi og har tre overnattingsdeler med 4-5 sen-

geplasser i hver avdeling. Alle leilighetene har kjøkkenutstyr og nye puter og dyner. Hvis mange om beinet trekkes det lodd. Påsken deles som vanlig inn i to. (Foto: Jan Edmund Pedersen)



Gjennomslag i Streketunnelen

STRANDA ■ 16. mars var det gjennomslag i Streketunnelen på fylkesveg 60 mellom Røyr og Hellesylt i Stranda kommune. Tunnelen er

3850 meter lang. Prosjektet som startet i mai 2009 skal etter planen ferdigstille første byggetrinn i juni 2011. (Foto: Wiggo Kanck)



Nytt Åbykryss

BAMBLE ■ TS-utbedringene langs E18 i Telemark fortsetter. Nå bygges nytt planfritt Åbykryss mellom E18 og fv. 208 Vallevegen. Det bygges samtidig en kilometer ny fylkesveg og 800 meter gang- og sykkelveg langs veien. Det bygges også 650 meter ny

privat veg Bjerkesetvegen for å stenge en stygg avkjørsel fra E18. Her bygges det også en ny bru over E18 i tillegg til ei ny bru over Åbyelva. Hovedentreprenør er Trafikk og Anlegg AS som gjør jobben til om lag 24,5 mill. kroner. (Foto: Kjell Wold)



Støper over Glomma

ASKIM ■ Bare fem støpeseksjoner står igjen før den nye Smaalenene bru som skal bringe E18-trafikanter over Glomma er bygd sammen.

Byggeleder Hans Saxlar fra entreprenøren Bilifinger Berger og kontrollingeniør Jørn Mustorp fulgte godt med under støpingen sist uke.

Skråstagbrua skal være ferdig i sommer, men blir tatt i bruk mot slutten av året. (Foto: Håkon Aurlien)



Bruheder fra Forsvaret

OSLO ■ Forsvarets er svært godt fornøyd med samarbeidet med Statens vegvesen, i den grad at bruseksjonen forleden høytidelig ble overrakt en plakett fra sjefen for ingeniørvåpenet, oberst Arild Norstad.

Det skjedde etter at to av seksjonens medarbeidere, yngstemann Sigmund R. Log (26 år, f.v.) og Gunnar Haugen (57 år), hadde stått for en ukes opplæring i bru-faget for Forsvarets Krigsskole. Men dette er ikke første gang

høyt kvalifiserte brumedarbeidere har bidratt med kompetanseutvikling på tvers av etatsgrenser. Knut Næss (70 år, t.h.) har i en årrekke vært i tett inngrep blant annet for å ivareta reserverbrufunksjonen. (Foto: Håkon Aurlien)



Fjorårets vinner: Vollen i Asker/Slemmestadveien ble hedret med Vakre vegers pris. (Foto: Bergh-Jacobsen)

Hvem er vakrest i landet?

Alle veier fører til Rom, men kun få fører til vakre vegers pris.

Henriette Erken Busterud

Nok en gang skal det kåres hvem som er vakrest i landet her, og frist for å sende inn forslag er 28. april.

I fjor var det Slemmestadveien gjennom Vollen i Asker og Risøy bru i Haugesund som ble kronet med Vakre vegers pris. Nå er det på tide å sende inn forslag til hvem som skal bli vakrest i landet i år.

– Dette er en del av Vegvesenets satsing på arkitektur - vi vil få fram gode forbilder langs det offentlige vegnettet, sier Sunniva Schjetne i

Vegdirektoratet.

– Vi deler ut to priser. En til et nyere anlegg og en til et eldre anlegg som fremhever seg ved at det eldes med verdighet, forteller hun. Slik ønsker vi å sette fokus på både planlegging og drift og vedlikehold.

Krav til forslag

Alt fra enkeltpersoner til kommuner og regionvegkontor kan sende inn forslag. Det kan være en del av et anlegg, eller et helt anlegg. Det nye anlegget bør ikke være eldre enn fem år, og kvaliteten må være høy både når det gjelder utforming og materialer for begge prisene. Dessuten må anlegget fungere

godt med tanke på miljø, teknologi og trafiksikkerhet. Så har du et favorittferjeleie? Pleier du å stoppe på en rasende fin rasteplass eller er det ei bru eller en veg som svinger seg ekstra elegant i landskapet er det bare å melde inn forslag.

Frist for å sende inn forslag er altså 28. april, og du kan ta kontakt med Alf Støle og Sunniva Schjetne i fagsekretariatet i Vegdirektoratet. En ekstern jury vil vurdere forslagene, og den verdige vinner som kåres i høst vil få stor ære og enda større heder.

Les mer på www.vegvesen.no/vakreveger

Vått, vilt og vakker

Nordre avlastningsveg i Trondheim vil gi bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet - samtidig som Trondheim blir vakrere!

Christin Hermann og Gunn-Edel Skaget

Når Nordre avlastningsveg åpner for trafikk i slutten av mai i år danner den et hovedvegnett i Trondheim sammen med Omkjøringsvegen, Oslovegen og E6 Trondheim-Stjørdal.

Verd å merke seg er også tilleggs-effektene prosjektet gir Trondheim. Flere boliger er støyskjermet, bekker som har ligget i rør i mange år er åpnet, det er bygd gang- og sykkelveger, flere parkanlegg og ballplasser. Ved Ilabekken finner man kunstverk og den populære "Kjærlighetsstien" er oppusset.

Sverresdalbekken

Sverresdalbekken (fra Byåsen og ut i Nidelva) lå tidligere i rør og kulvert. Nå har bekken fått nytt utløp som gir ørreten bedre gyteforhold, styrker det biologiske mangfoldet og gir bedre vannkvalitet. Bekkeløpet er utformet slik at det ikke tørker ut i tørrvær eller ødelegges av erosjon ved kraftig vannføring.

Ilabekken

700 meter av Ilabekken, som lå i rør og kulvert, er åpnet. Den framstår nå som så unik at den ble plukket ut som én av tolv finalister til Statens Byggeskikkpris i 2008.

Skansen Park

Skansen Park er en grønn juvel på 20 dekar. Grå asfalt er erstattet med grønne plener, utsiktspunkt mot fjorden, benker å hvile på, busker, trær og grillplasser. Området har et maritimt utseende ettersom det i en lang periode var ferjehavn på Skansen.



(Foto: Gunn-Edel Skaget, Svein H. Selljseth og Roger Gjeldnes)



Les mer på www.vegvesen.no/Vegprosjekter/naveg

REPORTASJE

Cold Response setter spor

9000 soldater fra fjorten nasjoner har vært synlig i lufta, til vanns, til lands – og på vegnettet. Beltekjøretøy og tanks har kjørt av og på vegene – og satt sine spor.

Lisa Sundstrøm

Det handler om militærøvelsen Cold Response 2010 som har pågått de siste ukene i Nordland og Troms.

– Tidligere øvelser har gjort størst skader på rekkverk og skilt. De siste årene ser vi imidlertid at det går hardere ut over vegene våre, sier Svein Paulsen, overingeniør i Statens vegvesen.

Han har vært kontaktperson for den internasjonale øvelsen i flere år og sett en utvikling med stadig større og tyngre kjøretøy.

Store skader

En tanks på 60 tonn gjør store dekkskader på bar asfalt når det kjøres med issko uten beskyttelse. Det er kun korte strekninger med snø og isdekke som har mindre skader. Og selv om beltekjøretøyene kjører med gummiputer handler det også om trafiksikkerhet.

Piggene og isskoene må på når det er glatt på vegene. Dessuten går det fort når det kjøres av og på vegene, og det er ikke alltid like enkelt å skifte til rett utstyr.

– Fjorårets dekkskader var på 5,5 millioner kroner. Det er ikke enkelt å stipulere kostnadene på vegslitasje. Langt enklere er det med



skader på rekkverk og skilt. Der er for øvrig skadene redusert i forhold til tidligere, sier Paulsen. I år har det gått hardest ut over E 6 og riksveg 847 ved Setermoen. På E10 er dekkskadene heldigvis noe mindre i omfang. Også skadeoffiser Roger Heiskel i Forsvaret sier at skadene på vegdekkene er større i år enn tidligere. Han bekrefter at de kjører lengre strekninger med snesko på bart dekke.

Ts i høysetet

Stein Borgersen, trafikkoffiser i Forsvaret er i mobilitetsgruppa som overvåker det som skjer på vegen og i terrenget sammen med militærpolitiet. De kjører med friksjonsmålere. Dersom kjøreforholdene blir vanskelige tar de kontakt med Vegvesenet og kontraktørene, sier Borgersen.

– Vi mener at vi har god kontroll over trafiksikkerheten og samar-

beider veldig godt med Statens vegvesen, både før og under øvelsen. Felles mål for alle er sikkerhet for de vegfarende, og så

langt har det ikke vært noen ulykker, sa Borgersen nest siste dag av øvelsen. Tor



Dekkskader: Svein Paulsen fra Statens vegvesen peker på dekkskader. (Foto: Tor Ivar Johnsen)

Ivar Johnsen, byggeleder i Midtre Hålogaland berømmer Forsvarets fokus på trafiksikkerhet.

Fanger opp ujevnheter

– Meir forskning og utvikling kan betre drift og vedlikehold av vegnettet, seier leiaren av Vegvesenets FoU-program KDV (Kompetanseutvikling drift- og vedlikehold).

Odd Erling Botn

– Etter at Vegvesenet gav frå seg utførarrollen, har forskings- og utviklingsdelen av drift og vedlikehold nesten forsvunne, seier Øystein Larsen. Han leier FoU-programmet som skal vidareutvikle kompetansen i heile drift- og vedlikeholdsbransjen.

Undersøker varmekamera

Ein av metodane KDV-prosjektet undersøker sjølv, er bruk av varmekamera under asfaltering.

– No tenker jo vi først og fremst på å undersøke verdien av dette i opplæring, men bruk av varmekamera kan også gi betre veg meir direkte. I Sverige har dei allereie

varmekamera på maskinene som legg ut asfalt, slik at dei raskt kan oppdage feil. Her er dette kontraktfesta frå myndighetene si side.

– Store temperaturforskjellar i asfalten ved utlegging kan føre til ulik kvalitet på asfaltdekket, og spesielt kalde områder kan vise seg å sprekke opp før dei varme områda. Om ein kan oppdage slike forskjellar allereie under asfalteringa kan det være mogleg å rette opp i veike område i dekket der og då, slik at vi får ei jamnare levetid på heile vegen, og slepp å få eit lappetepp allereie etter få år, seier Larsen.

Også i drift

– Vi undersøker også om varmekamera kan brukast for å avsløre forhold som verkar inn på vinterdrifta av vegane. Her tenker vi for eksempel på variasjonar i vegflatetemperaturar på grunn av forskjellig materialbruk eller underliggende element som isolasjon, samt kjøremønster, bruk av salt og så vidare. På sikt kan dette brukast i vidare forskning og undervisning av dei som skal holde vegane framkomelege og sikre vinterstid, seier Larsen.



Kamera: Fargeskalaen viser dei høgaste temperaturane med raud farge, og dei kaldaste med blått, men kameraet viser også dei faktiske temperaturane som motivet utstrålar. Slik avslørast moglege svake område i asfaltdekket allereie under utlegging, når det kan reparerast relativt enkelt.



Utgreier ti nye vegprosjekt

■ ■ – På oppdrag frå Samferdselsdepartementet skal Vegdirektoratet no gjennomføra utgreiingar om val av hovudløysingar for ti nye utbyggingssjorjekt på riksvegnettet. Prosjekta er no eit viktig steg nærare gjennomføring, seier samferdselsminister Kleppa. Slike utgreiingar som blir kalla Konseptvalutgreiing, KVVU, gjennomførast for sjorjekta:

Rv 35 Hokksund-Åmot-Jevnaker
E39 Søgne-Ålgård
E39 Aksdal-Bergen
E134 Kongsberg-Gvammen
E16 Bjørge-Øye
Rv15 Strynefjellet
E6 Trondheim-Steinkjer
E6 Hammarøy-Ballangen
E10 Evenes-Sortland
Bypakke Tønsberg

Mange om beinet på Listerprosjekt

■ ■ Mange firmaer vil bygge ny rv. 465 Sande-Kvåle i Farsund kommune. Hele ti entreprenører slåss om jobben på den neste Listerpakkeprosjektet som skal starte i år. Og prisene varierer overraskende mye, frå 26 millionar kroner som laveste til 54 millionar som høyeste tilbud. De ti som vil bygge fortsettelsen av rv. 465 innover Aptaafjorden etter

strekningen Hanesund-Sande som åpnet i fjor høst er: HAB Construction AS: 29,3 mill, Lindland Maskin AS: 32,5 mill, Phil og Sønn: 54,4 mill, TT Anlegg AS: 35 mill, Brødr. Thorkildsen AS: 29,6 mill, Bertelsen og Garpestad AS: 36,1 mill, Repstad Anlegg AS: 39,8 mill, Risa AS: 26,3 mill, Skanska Norge AS: 40 mill og Mesta AS: 41,3 mill kroner.



Tretti år: Charles Øverby sammen med vegdirektøren i Botswana, Mr. Kabo Phillip Kobe. Charles har blant annet jobbet over tretti år i Botswana og sitter nå i "Management" i Roads Departement der nede.

30 år i Botswana

Charles Øverby er ansatt i Statens vegvesen, men har pendlet til Botswana i over tretti år. Der har han gjort alt fra å designe, bygge og vedlikeholde veger til å utvikle vegnormaler og håndbøker.

Henriette Erken Busterud

Mens vi her oppe på bjerget har hutret oss til og fra jobb i vinter, har kollega Charles Øverby hatt varme og lange arbeidsdager - i Gaborone, hovedstaden i Botswana.

Mangler materialer

– Det siste jeg har jobbet med er å skrive vegnormaler og utvikle nasjonale standarder for vegbygging og vedlikeholdsmanualer for Botswana, noe jeg blant annet har gjort sammen med Jon Dahlen i Vegdirektoratet og konsulenter.

Den største utfordringa i forhold til å bygge veger her er mangel på gode vegbyggingsmaterialer. 3/5 av landet er dekket med sand. Derfor har vi nå beskrevet hvordan vi kan bruke sand i vegbygging, ikke bare som forsterkningslag, men også som bærelag uten tilsetning av stabiliserende midler, forteller Charles.

Betrodd

Charles er en betrodd mann, han sitter nemlig i ledelsen i Vegvesenet i Botswana.

– Jeg deltar på "management meetings" og blir ofte dratt inn når

ledelsen trenger faglige råd. Når det for eksempel oppstår tekniske problemer og uenigheter mellom konsulenter/ entreprenører og Roads Departement blir jeg brukt som en objektiv rådgiver uten særinteresser. Dette tror jeg alle parter setter pris på, sier han.

Har spart 900 millioner

På slutten av syttitallet blåste grusvegene bort i Botswana, og de fikk lagt et relativt vedlikeholdsfritt dekke, det såkalte Otta-dekket. Sammen med andre norske vegfolk var Charles en pådriver for å ta i bruk dette dekket, som i dag er brukt på 2600 kilometer. Otta-dekket har spart landet for store vedlikeholdskostnader - rundt 900 millioner kroner.

Langpendler

Rundt 180 ganger har Charles reist fram og tilbake mellom Norge og

Botswana. Fra dør til dør tar turen et døgn. Når han ikke er i Botswana, hvor han er 90 prosent av arbeidstida, er han på kontoret sitt på Internasjonal stab i Vegdirektoratet. For øvrig er det Vegvesenet i Botswana som betaler 97 prosent av stillingen hans, mens Norad og Statens vegvesen betaler resten.

Pakker kofferten

Men i 2014 er det slutt. Da pakker Charles Afrika-kofferten for godt og drar tilbake til fedrelandet. Der får bestefaren god tid til de fire barnbarna. Og denne bestefaren, som har jobbet i 15 land i Afrika, samt i Asia og Sør-Amerika, har nok flere spennende historier å fortelle enn de fleste: Om da han satt i et fly med brennende motor, da han drepte en fire meter lang pytonslange, ble stukket med spyd av masaier og var fanget i ei stråhytte i 50 varmegrader i Sudan...

FAKTA

Botswana er på størrelse med Frankrike. Ved frigjøringa i 1966 var det ti kilometer med asfaltert veg, i dag er det 9.000 kilometer av høg dekkebelagt standard. Statens vegvesen har samarbeidet med Botswana i over 35 år og bistått på mange områder for å utvikle vegstandarden og vedlikeholdet.



REPORTASJE



Hvileplass: Lanner kontrollstasjon på E18 i Porsgrunn er også hvileplass for mange tunge kjøretøy. (Foto: Kjell Wold)

Hvileplasser på dagnad

Statens vegvesen mener dagens rasteplasser ikke dekker yrkessjåførers behov for hvileplasser etter EUs kjøre- og hviletidsreglement.

Kjell Wold

Nå gir etaten ut en veileder og ber om offentlig privat samarbeid for å løse utfordringen.

Uthvilte sjåfører er trygge sjåfører og derfor svært viktig for tra-

fikksikkerheten. Selv om Statens vegvesen har bygget en del rasteplasser der det er mulig å parkere og hvile, er dette ikke tilstrekkelig til å dekke behovet.

Dårlig standard

De fleste rasteplassene i Norge har for dårlig standard. Noen er også stengt om vinteren. Rasteplassene er i praksis best tilpasset personbil-sjåførers og turistenes behov.

Det fins også en del private tilbud for yrkessjåfører ved bensinstasjoner, vegkroer og industriområder. Men det er ikke på langt nær nok til å dekke behovet og kvaliteten varierer. Informasjon om

private eller offentlige hvileplasser er heller ikke særlig god. Mangel på gode, tilrettelagte hvileplasser for tungtransporten er spesielt stor i og rundt større byer.

Info viktig

Transportbrukere og transportnæring har et lovfestet ansvar for å legge til rette for at kjøre- og hviletidsbestemmelsene ivaretas.

Statens vegvesen har overordnet ansvar for å ivareta og utvikle et vegnett som er trafikksikkert og effektivt for alle trafikantgrupper. I den forbindelse bør etaten legge til rette for å etablere egnede døgnhvileplasser og informere om dem slik

FAKTA

Kjøre- og hviletid

Hovedregel er 11 timer hvile hvert døgn (døgnhvile) samt 45 minutters pause for hver 4,5 timers kjøring. Reglementet er hjemlet i forskrift til Vegtrafikkloven og Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS fra 2006. De viktigste reglene med betydning for døgnhvileplasser er: Den totale kjøretid mellom to døgnhviler skal ikke overstige 9 timer, kan utvides til 10 timer to ganger pr. uke. I løpet av hver 24 timers periode skal føreren ha en døgnhvile på minst 11 sammenhengende timer, kan reduseres til 9 timer tre ganger på en uke på visse vilkår.

at næringstrafikken kan ivareta bestemmelsene om kjøre- og hviletid på en måte som både samfunnet og næringen selv er tjent med.

Kommunene er viktige samarbeidspartener for å legge til rette arealer for slike hvileplasser. Det er viktig at Statens vegvesen, næringen og kommunene samarbeider om et tilfredsstillende tilbud.

FAKTA

Krav til døgnhvileplass:

- Plassen skal være åpen for alle yrkessjåfører og tilgjengelig 24 timer i døgnet.
- Bredder, lengder og svingradier skal være i henhold til vegnormalene.
- Antall oppstillingsplasser bør være minst 25 på motorveger og 10 på andre veier.
- Plassen bør ha fast dekke med oppmerkede plasser for hver enkelt oppstillingsplass.
- Oppstillingsplasser og manøvreringsareal bør være fysisk atskilt fra andre trafikantgrupper.

• Det skal være toaletter, vask og dusj med moderne standard og godt renhold.

• Plassen skal være belyst og ha tilgang til strøm for fryse- og kjølebiler.

• Det skal være en tavle som viser kontakttelefon og nødnumre.

Skal redusere tungbilulykkene!

– Vi er mange og sammen skal vi klare å redusere antall tungbilulykker på norske vinterveger. Men, skal vi lykkes, må vi stille krav til hverandre.

Wiggo Kanck

– Det gjelder alle som er ute på norske vinterveger; Vegvesenet, sjåfører, bileier, oppdragsgiver og speditør.

Dette var budskapet fra seksjonsleder Ivar Hol, da et 50-talls representanter fra lastebilnæringa, politi, politikere, skoleverket, næringsdrivende, fylkeskommunen, Statens vegvesen, interesseorganisasjoner og fagforeninger møttes i Molde med tema framkommelighet, sikkerhet og drift av

norske vinterveger. Temadagen var en oppfølging av Norges Lastebileierforbund (NLF) sitt initiativ, og tidligere møter mellom NLF og Vegvesenet om tungbil og vinterdrift.

Utenlandske vogntog

Ivar Hol viste til det omfattende forsøks- og utviklingsarbeidet omkring vinterdrift og framkommelighet som foregår i regi av Statens vegvesen i hele landet. I sitt innlegg viste han spesielt til de mange forsøkene som foregår på E136 i Romsdalen og den forsterkede vinterdriften som nå gjennomføres i Romsdalen.

Dette har alt gitt en rekke konkrete resultat. Men utenlandske vogntog utgjør om lag 20 prosent av tungtrafikken og de står for 33

prosent av berginga av havarerte vogntog på strekningen

– Jeg tør å våge påstanden om at utenlandske vogntog står for de alvorlige ulykkene, sa Ivar Hol.

Flere forsøk omkring dekkutrustning har vist hvor stor betydning hardheten, dekkmønster og dekktyper har for framkommeligheten. Hol tok til orde for å jobbe aktivt opp mot dekkprodusenter, for nettopp å få dekk tilpasset norske vinterveger, som viktige tiltak for å redusere tungbilulykkene om vinteren. Videre viste han til at for mange sjåfører ikke avpasser farten etter forholdene.

Dette understreket han med å si at 80 km/t meter på vinterføre tilsvarer 120 km/t på sommerføre.

– Det er ikke alle som tenker bremselengde på glattføre. Avheng-

ig av friksjon tilsvarer 80 på sommerføre mellom 100 og 120 km/t på vinterføre. Om det står 80 km/t på skiltet, noe som betyr 22 meter i sekundet, betyr ikke det at du skal kjøre i 80 km/t, sa Hol.

Han viste samtidig til at rutebilsjåfører må holde rutetidene, men at de har samme tidspress på vinterføre som på sommertid.

– Tidligere hadde vi vinterruter i kollektivtrafikken. Kanskje det er noe å tenke på igjen, spurte Ivar Hol, og viste til at Vegvesenet har etablert "kjettingplasser" for store kjøretøy og at vintervedlikeholdet på E136 er intensivert og blitt bedre.

Jan Jacobsen (YTF) fulgte opp Ivar Hol. Han mente at speditørene bidrar med sine krav til rask, men ikke alltid sikker transport, og til at sjåfører strekker strikken og må bryte lovverket og regelverket.



(Foto: Kjell Wold)

EasyGo til Østerrike

Fra høsten 2012 blir det lettere for tungbiler å kjøre gjennom Europa. Da skal de kunne kjøre på kryss og tvers med ei brikke. Men allerede neste år utvides EasyGo-samarbeidet med Østerrike.

Henriette Erken Busterud

EasyGo er en samordnet betalingsløsning for Norge, Sverige og Danmark. Dette samarbeidet gjør at nordmenn kan bruke AutoPASS-brikka si i disse landene. Statens vegvesen har deltatt i arbeidet med å utvikle EasyGo og har fått mange henvendelser fra andre land som vil delta i systemet.

Østerrike med

– Vi er opptatt av å få et mest mulig optimalt system, og i første omgang har vi valgt å utvide EasyGo-samarbeidet med bompengeselskapet i Østerrike. De har et system som ligner på vårt, både teknisk, juridisk og organisatorisk. Dette er også en unik måte å vise EU at det går an å samarbeide om felles betalingsløsning for bompenger, sier Robert Fjelltun Bø i Statens vegvesen – som blant annet jobber med samordning av betalingsløsninger.

I høst bestemte nemlig EU at det fra 2012 skal gjøres mulig for tungbiler å ha en avtale og en brikke, og dermed kunne kjøre i hele Europa fra 2012. Slik det er nå

må sjåførene ha flere brikker i frontruta og avtaler med ulike bomselskap, noe som både er dyrt og upraktisk.

– For å få til samordnet betaling i Europa må det også utvikles ei brikke som kan leses uansett system i det enkelte land. Samtidig skal eksisterende brikker kunne brukes lokalt innenfor landets grenser hvis man ønsker det. Det vil si at alle land må ha utstyr som også kan lese andre lands brikker, forklarer Fjelltun Bø. Han deltar også i EU-kommisjonens gruppe som jobber med samordnet betaling i Europa.

En av utfordringene blir å få til et opplegg der du får ei regning der du blir fakturert for passeringer i alle land.

Positiv

Terje Grytbakk, fagsjef i Norges Lastebileier-Forbund, er positiv til felles betalingssystem i Europa:

– Å kunne bruke ei brikke i hele Europa er veldig praktisk. Vi vil helst ha etterskuddsbetaling etter bruk, slik Fjellinjen har nå i Oslo, det er en super ordning, sier Grytbakk. Han sier for øvrig at NLF ser fram til at det blir obligatorisk med brikke slik at det blir like konkurransevilkår mellom norsk og utenlandsk

tungtransport. Slik det er i dag kan det være vanskelig å kreve inn penger fra utenlandske kjøretøy fordi en ikke har systemer som fanger dem opp – slik at de blir gratispassasjerer.

I Norge arbeides det for øvrig med å kunne innføre obligatorisk brikke for tungtransport fra 2013.



EasyGo i Østerrike: Fra neste år kan tungbil sjåfører i Norden bruke sin brikke i Østerrike. (Illustrasjon: Kyrre Wedvik, Landsdekkende grafisk senter)

Her er oppgraderingsplanen for Norges 131 TERN-tunneler



Tunnelutbedring: E18 Hanekleivtunnelen i Sande i Vestfold må oppgraderes på ny i 2014. (Foto: Kjell Wold)

Etter EUs tunneldirektiv presenterte Statens vegvesen i fjor en plan for oppgradering av de 131 såkalte TERN-tunnelene (Trans European Road Network) i Norge innen 2019.

Kjell Wold

Vegtunnelene er alle 500 meter eller lengre og ligger på hovedvegnettet i Norge, det vil si på de

fleste europavegene samt rv. 23 Oslofjordforbindelsen. Oppgraderingsplanen for de 131 nevnte vegtunnelene går først og fremst på utbedring og utbygging av forskjellige typer sikkerhetsinstallasjoner. Framdriftsplanen for hvilke tunneler som skal oppgraderes i Norge og oversendt EU i 2009 ser slik ut:

2008: E6 Eidet

2009: E6 Nøstvedt, E16 Brenne, E16 Skui

2010: E18 Festningstunnelen, E18 Hovet, E18 Brattås, E6 Illhøllia

2011: E6 Eidsvoll, E39 Fløyfjell, E6 Kannfloget, E6 Rauhamaren

2012: E39 Loga, E6 Grillstad

2013: E39 Blindheims, E6 Saksenvik

2014: E16 Nes, E18 Hanekleiv, E18 Hillestad, E18 Løken, E18 Botne, E18 Bringåker, E18 Brekke, E18 Oddernes, E18 Baneheia, E39 Vatland, E6 Stavsjøfjell

2015: E18 Kjørholt, E18 Bamble, E18 Steinsås, E18 Kleivene, E18 Bratthei, E18 Skifjell, E39 Teistedal.

2016: E18 Fosskollen, rv. 23 Meraskott, rv. 23 Elgskauås, E39 Fedahei

2017: E39 Fosseland, E39 Byhaug, E39 Byfjord, E39 Mastrafjord, E39 Håklepp, E16 Sivle, E16 Stalheim, E16 Hernes, E16 Hyvings, E16 Trollkone, E16 Dalseid, E16 Beitla, E16 Dalevåg, E16 Hette, E16 Jamna, E16 Boge, E16 Langhelle, E16 Stavenes, E16 Trengereid, E16 Risnes,

E16 Rosmlo, E16 Arnanipa, E16 Bjørkhaug, E16 Sætre, E39 Bømlafjord, E39 Uføro, E39 Nesttun, E39 Hop, E39 Eidsvåg, E39 Glaskar, E39 Hordvik, E39 Mundalsberget, E39 Bjørsvik, E39 Eikefet, E39 Nipe, E39 Masfjord, E39 Matreberg, E39 Trodal, E39 Jernfjell, E39 Munkebotn, E16 Tuftås, E16 Borgund, E16 Selta, E16 Lærdal, E16 Onstad, E16 Fretheim, E16 Flenja, E16 Gudvanga, E39 Skrikeberg, E39 Bog, E39 Breimsfjell, E39 Lote

2018: E39 Austad, E39 Drangeid

2019: E6 Skardals, E6 Follo, E6 Smiehagen, E6 Nordby, rv. 23 Frogn, rv. 23 Oslofjord, E6 Svartdal, E18 Grimstadporten, E39 Kirkehei, E39 Skjeggstad, E39 Moa, E6 Være, E6 Hell, E39 Brekk, E39 Mannsfjell, E39 Svalnes, E39 Viggja, E39 Storsand, E6 Egge, E6 Korgfjell, E6 Finneidfjord, E6 Nesset, E6 Kværnflåget, E6 Tennflåget, E6 Daumannvik, E6 Løkthaugen, E6 Aspifjord, E6 Kalvik, E6 Berrfloget, E6 Glefloget, E6 Kobbhammaraen, E6 Middagsfjellet, E6 Kobbskaret, E6 Tømmernes, E6 Forså, E6 Fagernes, E6 Leirvik, E6 Larsberg, E6 Isfjell.

1 mrd. kubikk er passert



Byggingen av 11 kilometer ny E18 mellom Sky i Larvik og Langangen i Porsgrunn går unna som bare det. Entreprenørteamet Hæhre/Veidekke har bokstavelig talt jobbet på spreng i hele fjor høst og vinter. Siden oppstarten 1. september er det allerede sprengt ut hele 1.076.000 kubikkmetre fjell (pr. 15. mars 2010) fordelt på 576 salver i fjellskjæringer. I tillegg er det sprengt ut om lag 1600 tunnelmeter (2x800m) av totalt 2100 meter. Prosjektleder Jørn Rinde i Statens vegvesen kan konstatere at prosjektet er godt i rute. (Foto: Kjell Wold)

REPORTASJE

Mye å spare på økokjøring

– Jeg har selv erfart å kunne spare 10-15 prosent drivstoff ved mer økonomisk og miljøvennlig kjøring. Og det går ikke på bekostning av trafikksikkerheten.

Kjell Wold

Det forteller sensor på tungbil i Statens vegvesen, Øystein Hågan fra Skien. Nylig deltok han sammen med 20 sensorkolleger i

Region sør på et heldags kurs i såkalt ecodriving ved Drammen trafikkstasjon på Lierstranda.

– Innenfor kjøreskolene har vi undervist i dette i noen år allerede, forteller kjørelærer Geir Cato Kristiansen ved Lær og Kjør trafikk-skole i Lier.

Økokjøring er også blitt en del av kjøreopplæringen de seneste årene.

Mange navn

Kjært barn har mange navn, heter et kjent ordtak. Så også med økonomisk og miljøvennlig bilkjøring. Optimal kjøring, ecodriving, eller kjør grønt, har vært kjente begreper innenfor dette området i noen

år allerede. Kjernen i økonomisk og miljøvennlig bilkjøring er å kombinere tre viktige faktorer i en helhetlig og trygg trafikkultur.

Kjører en økonomisk og miljøvennlig er det ikke bare penger og miljø å spare, men også økt trafikkikkerhet som den viktigste tilleggsgevinsten. Øystein Hågan har kjørt en del lastebil og buss selv under yrkeskarrieren, som startet i Statens vegvesen tidlig 1970-tallet.

Oppmerksom

Ifølge tungbilsensoren fra Telemark var kurset veldig nyttig. Han har deltatt på et tilsvarende kurs for personbiler for noen år siden,

men på lastebil er det andre og større krefter som virker inn når en kjører.

Riktig trykk på gasspedalen og utnyttelse av bilens tyngde til å trille så mye som mulig når forholdene gir mulighet for det, er noe av hemmeligheten ved økonomisk kjøring. Men det krever øvelse på nytt kjøretøy og stor oppmerksomhet i trafikken som ligger foran deg både i tid og meter.

Myk kjørestil

– Samhandling i trafikken er et nøkkelord for å få til en mer grønn kjørestil. Oppmerksomhet ved avkjøringer, kryss og rundkjøringer for å få færrest mulige stopp er

en viktig faktor for å spare drivstoff. En slik myk kjørestil er også en mer trafikkikker kjørestil, forteller Hågan.

Sammen med kollega Henning Mikkelsen fra Kristiansand kjørte de to runder med lastebil i Drammen og Lier. Turen på 21,2 kilometer ga 3,68 liter i drivstofforbruk og 43,2 kilometer i snittfart. En del av rundturen var ren bykjøring med mye stopp, resten gikk på motorvegen gjennom byen.

– Nyttig økokurs for oss både som sensorer og trafikanter selv. Dette kan jeg bringe videre og bruke både i jobben og som privatbilist, sier Øystein Hågan etter en optimal kursdag på jobben.

Kurs: Tungbilsensor Øystein Hågan i Statens vegvesen lærer økokjøring med lastebil. Bak kollega Henning Mikkelsen. (Foto: Kjell Wold)

Mye å spare: Riktig kjøring sparer både miljø og drivstoff og er trafikkikkert, sier tungbilsensor Øystein Hågan i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

TETT PÅ

NAVN: Erik Aalling ■ **ALDER:** 45 ■ **STILLING:** Seksjonsleder ■ **BOSTED:** Nes, Akershus ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn ■ **AKTUELL SOM:** Vegvesenets talsmann i Prius-saken

Prius motor

Erik Aalling i Vegdirektoratet måtte gi full gass da Toyota Prius løp løpsk og pressen ringte tidlig og sent.

Henriette Erken Busterud

11. mars mistet en sjåfør kontrollen over sin Toyota Prius på E18 ved Lillesand fordi gasspedalen hengte seg opp. Sjåføren fikk ikke stoppet bilen før etter to mil - da stoppet den i et autovern. Dermed var Erik Aalling, Vegdirektoratets ekspert på typegodkjenning av biler, plutselig i medias søkelys. Sjøl gullrekka på TV fredag ble akkompagnert av ringetoner fra pressen.

– Det ringte relativt tett, ja. Saken startet med at VG lurte på om vi ville ilegge Toyota restriksjoner dersom det ble funnet en alvorlig teknisk feil. VG hadde nemlig en lignende sak fra San Diego som hadde skjedd dagen før. Dermed var mediekjøret i gang, men det har gått overraskende greit, sjøl om det har vært litt stressende. Overskriftene har vel vært litt spissformulert, men det er vel slik det er, sier Aalling.

Til trafikkstasjon

Den omtalte bilen ble først kjørt til Toyota-forhandleren i Kristiansand. Det oppsto fort mange rare påstander, som at Toyota ville kjøpe den og sende den ut av landet.

– Vi ønsket derfor å få kontroll over bilen og fikk tillatelse til å kontrollere den på trafikkstasjonen der for å se om det var feil på bilen som kunne få konsekvenser for trafiksikkerheten. Jeg vil understreke at vi hele tida har hatt et godt samarbeid med Toyota Norge hele veien. Sjøl om bilbransjen har en annen partsinteresse, tar de slike saker alvorlig, understreker Aalling.

Finner ikke feil

Han forteller at bilen nå er undersøkt to ganger av Vegvesenets kontrollører i samarbeid med Toyota Europa i Brussel og Toyota Japan.

– Vi har først og fremst studert elektroniske spor i datahjernen til bilen, men vi har så langt ikke funnet noen feil. Heller ikke amerikanske myndigheter fant feil etter hendelsen der. Bilen er gjort kjørbare, den måtte blant annet få noen nye deler i forstillinga, og prøvekjøres nå av våre kontrollører. Nå venter vi på rapport fra denne prøvekjøringa og rapport fra Toyotas undersøkelse.

Ubesvarte spørsmål

– Det kan være et problem at gassen kan henge seg opp i gulvmatta, men vi er forundret over at det resulterte i at sjåføren kjørte hele to mil med varierende hastighet. Vi vet at det gikk i 100 km/t over ei bru, mens det var lavere hastigheter i svingene, og sjåføren bremsset flere ganger. Det er derfor

mystisk at han måtte kjøre to mil før han klarte å stoppe. I en panikk-situasjon vil du trække hardt på bremsen. Toyotas tester viser at uansett hvor mye du gasser, så vil bremsen overvinne gassen. Vi har derfor en del ubesvarte spørsmål, sier Aalling.

– Media er fortsatt interessert i saken, så dette er et ulmende bål som kan blusse opp når det kommer noe nytt. Men vi må som sagt avvente rapportene før vi kan si noe mer om hva som skjedde. Hvis vi kan utelukke tekniske feil, må en lete etter andre årsaker.

Lang erfaring

Etter at Aalling var ferdig med ingeniørutdanning i Göteborg i 1988 fikk han jobb i Statens vegvesen. Først som inne- og utekontrollør. I 1993 startet han med typegodkjenning, og siden har han fulgt det sporet. Han har med andre ord jobbet med bil det meste av livet.

– Men sjøl om jeg er bilinteressert, er jeg ikke sjukelig opptatt av det, understreker Aalling. Sjøl kjører han en bil som snart er pensjonist, en Audi A6 1997 modell.

Ved nyttår ble han leder av seksjon for kjøretøyteknikk i Vegdirektoratet.

– Det er spennende å være leder. Men det er en overgang fra å være dypt inne i faget til å overlate det meste til andre. Og det er mye som skal på plass når det er en helt ny seksjon, avslutter seksjonslederen, som er bonde på si.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Jeg tror utfordringen er holdninger. De fleste vet hva som er riktig, men utfordringen er å få folk til å faktisk forstå risikoen og gjøre noe med det.

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

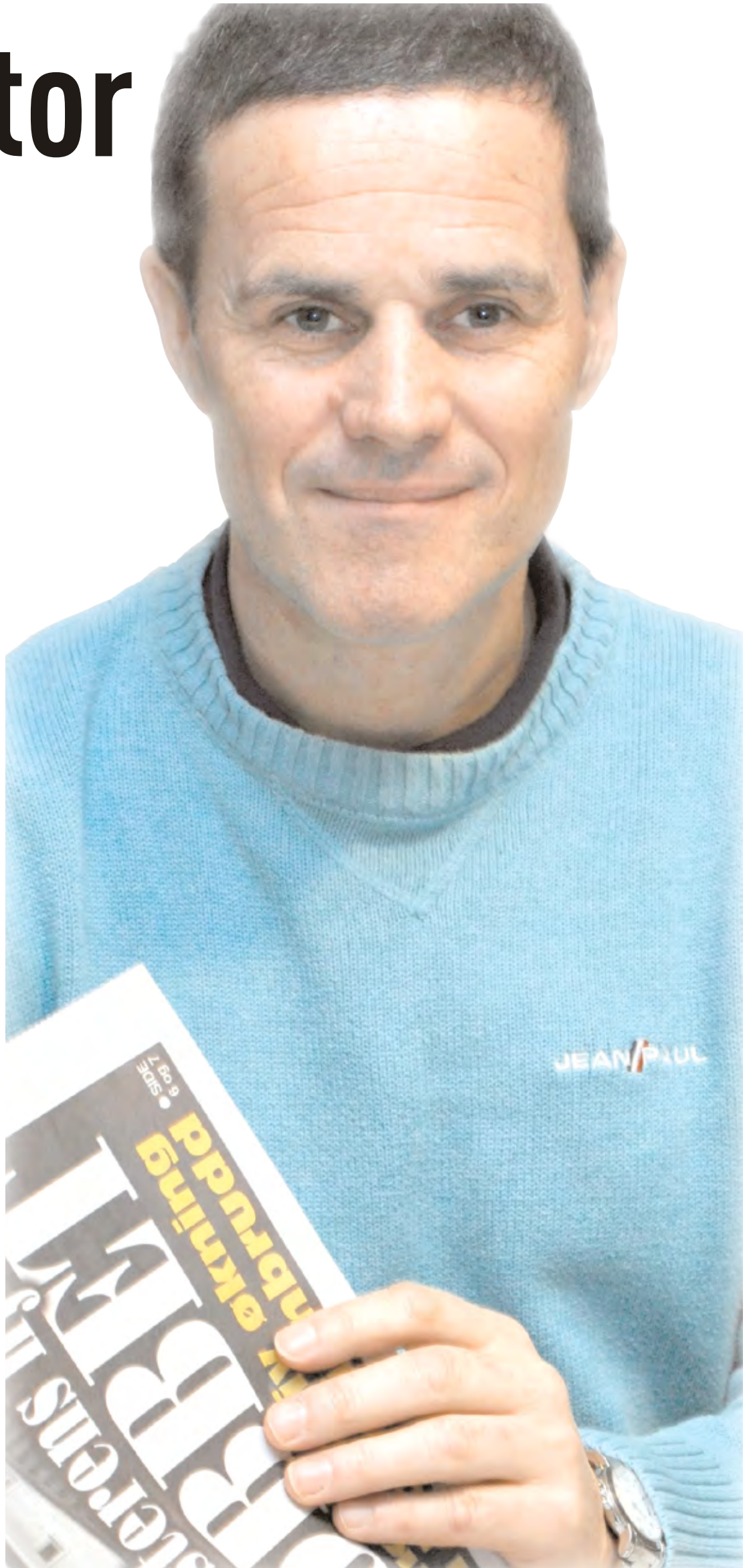
Vi må få forenkle regelverket så det blir mer forståelig. I tillegg må det bli mer tilgjengelig på nett og gjøres mer lesbarhet.

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

Jeg ville hatt mer fokus på Trafikant og kjøretøy og prioritert det høyere - her ligger det mange trafiksikkerhetsgevinster.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Jeg ville frontet upopulære tiltak som kan redusere skadde og drepte i trafikken - alt for mange som forulykker bryter regelverket.



Mye i media: Erik Aalling i Vegdirektoratet har fått mange spørsmål fra pressen i forbindelse med Toyota Prius-saken. (Foto: Henriette Erken Busterud)

LØSGRUS

HVEM HVA HVOR?

Opplysninger kan sendes til fotograf Ole A. Flatmark. ole-arvid.flatmark@vegvesen.no telefon 61 28 52 67, eller postadresse: Norsk vegmuseum, Hunderfossen 757, 2625 Fåberg.



Terje Kristensen i Odal mener bildet under er fra Svanfossen bru som gikk over Vormo ca 1,5 mil sør for Eidsvoll, (Nes på Romerike). Brua ble sprengt av Norske soldater 10. april 1940, og det ble like etterpå bygget ei hengebru der. Ny bru som eksisterer i dag ble bygget i 1970.

Kjenner noen igjen brua til høyre?



HVA SKJER?

12-14. APRIL/

ØSTFOLD/AKERHUS

■ Transportkomiteen på besøk

13-14. APRIL/OSLO

■ ITS-konferansen 2010-02-18

20-21. APRIL/OSLO

■ Den nasjonale TS-konferansen

22-24. APRIL/GDANSK

POLEN

■ Int. Seminar Road Safety

18.-20. MAI/FINNMARK/

TROMS

■ Transportkomiteen på besøk

30. MAI-4. JUNI/BUDAPEST

■ FISITA World Automotive Congress

7.-10. JUNI/BRUSSEL

■ TRA Transport Research Arena Europe 2010

Vet du om noe som skjer?

Tips oss på:
vegenogvi@vegvesen.no

LØST OG FAST

Stedet

Stedet i Ringerike kommune har neppe noe med sorg å gjøre, forteller Terje Larsen i Språkrådet. Det er navnet på en liten foss der en bekk renner ut i elva Sogna mellom Sandaker og Ask. Bekken har hatt navnet Sorga som på dialekt uttales sørja. På gammel-norsk betyr ordet skitten, urein eller møkkete og grumsete bekk. Det kan også ha med det lydmalende ordet surre å gjøre i betydningen brusende og susende bekk. (Foto: Kjell Wold)



Gjennomført falmet

Sort-hvittbildene er i ferd med å få sin renessanse i de visuelle medier; mange opplever at farger ikke alltid forteller bedre enn det sort-hvite. Hva som ligger bak dette skiltutseendet

langs rv. 213 ved Gjerpen i Hedmark er usikkert. Mange steder i landet er skilt utseendet usedvanlig gjennomført. (Foto: Håkon Aurlien)

Her om dagen

Sola er i ferd med å ta tak og asfalten er isfri på fv. 213 mellom Brumunddal og Moelv i Hedmark. Men tåkedisene henger over en islagt Mjøsa. (Foto: Håkon Aurlien)



UNORMALER 113



Forsterkende ulovlig

Tommy Paulsen i Statens vegvesen Region sør fant denne flotte skiltningen i Sannidal i Telemark sist måned og dette er en klar unormal.

Å skilte med omkjøring der det fra før er innkjøring forbudt burde vært unødvendig, men det er altså gjort. -Kanskje er meningen å få eventuelle trafikksyndere til å tenke seg om enda en gang, spår fotografen.

Forbudsskilt 302 "Innkjøring forbudt" betyr nettopp at det ikke er lov å kjøre forbi skiltet. Det kan i visse tilfeller ha et underskilt som gjør unntak for syklende, men skal

ellers ikke ha underskilt.

Her er det montert sammen med vegvisningsskilt 713 "Vanlig vegviser" i oransje utførelse. Det er et skilt som brukes for å lede trafikantene forbi et anleggsområde.

Håndbok 050, skiltnormalene, slår fast at vegvisningsskilt 713 ikke skal monteres sammen med andre hovedskilt.

Den kommunale vegen, som det altså er forbudt å kjøre inn i, går fra fylkesveg 363 ned mot Kil, og er såpass smal at kun skal trafikkeres i en retning. (Foto: Tommy Paulsen)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Ost hindrer glatte veger

Statens vegvesen innleder et samarbeid med ostemeieriene som kan spare Vegvesenet for hundretusener, ja kanskje millioner, og som løser et miljøproblem for ostemeieriene. En fellesnevner for

Vegvesenet og Ostemeieriene er saltløsning (ca 25 prosent salt): Meieriene har ost flytende i saltløsningen under modningsprosessen, Vegvesenet sprer det på vegen for å hindre glatt føre.