



Statens vegvesen

Vegenogvi

Nr. 4/10 • 29. april • 9. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

RASSIKRING:

En gigantisk rasvoll reiser seg på Sunnmøre.

SIDE 18

FORVALTNINGSREFORMEN:

I Buskerud er ansvarsfordelingen mellom fylket og Statens vegvesen tydelig.

SIDE 8-9

KULTURDAGENE:

Trøndere med bart? Det lyder kjent. Men trøndere med løs-bart?

SIDE 10

Mc-døden

LEDER SIDE 2

Han stengte Møre og Romsdal:



Fikk 1100 fans på Facebook

SIDE 27

Plukker penger i Hardanger

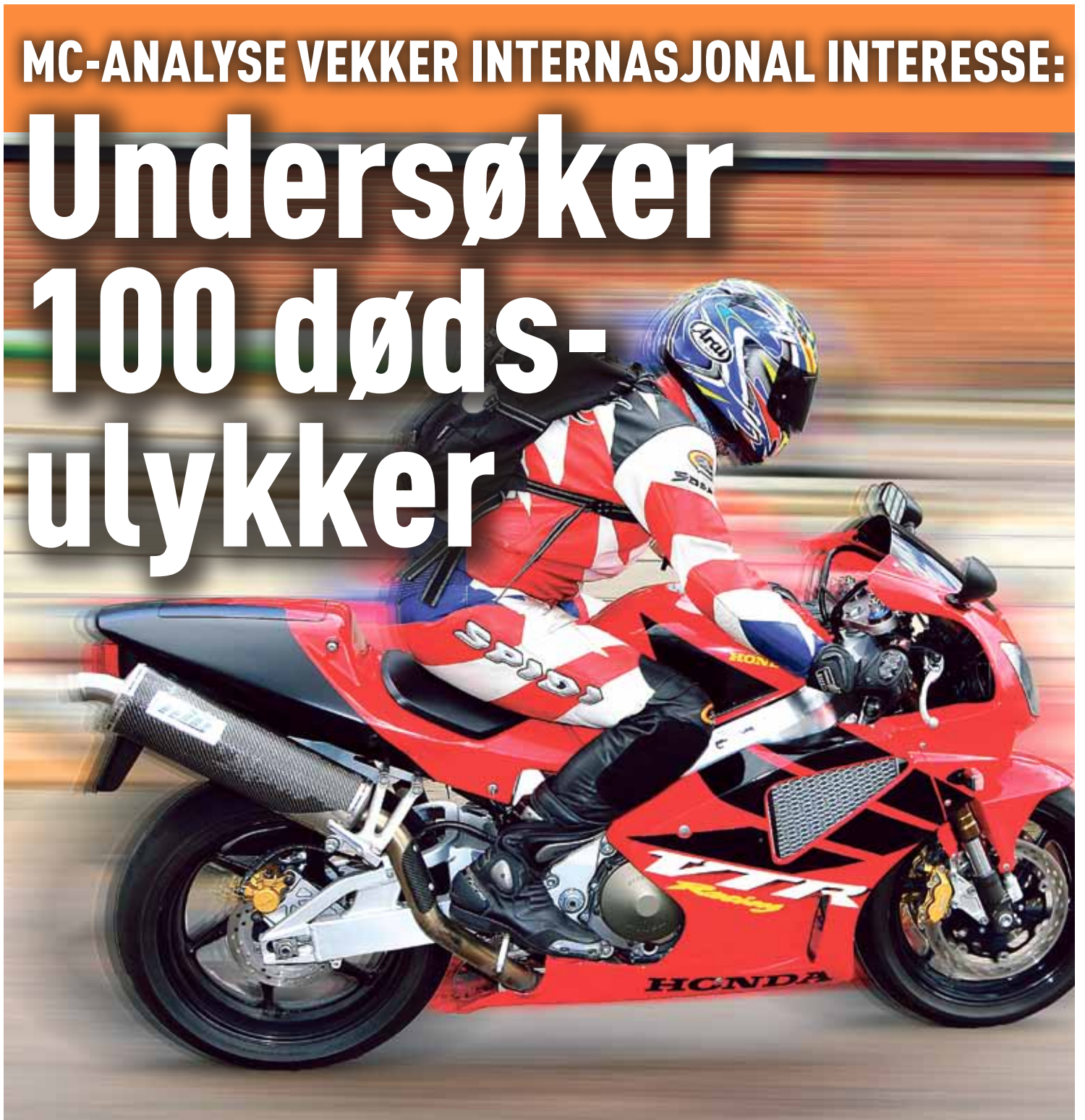
SIDE 17

Unngå å havne i trafikkulykke: Kjør mer

SIDE 23

MC-ANALYSE VEKKER INTERNASJONAL INTERESSE:

Undersøker 100 dødsulykker



MC-ULYKKER: Statens vegvesen og Norsk Motorcykel Union skal sammen analysere de alvorligste motorsykkelykkene de siste fem årene. Undersøkelsen vekker internasjonal oppmerksomhet.

SIDENE 2 (LEDER), 3 (KRONIKK), 11, 12 OG 13



BJØRVIKA-BETONGEN SPARER MILJØET:

Brenner sement med søppel

SIDE 6-7

DAGSORDEN

Mc-døden

LEDER

Mark S. Berger

■ *Motorsykel-ulykkene vil bare forsvinne hvis motorsyklene forsvinner. I nullvisjonens navn, hvor langt er man villig til å gå?*

Morten Hansen, generalsekretær Norsk Motorcykel Union (NMCU)

■ Det er vår i luften. Det betyr blant annet motorsyklar på vegene. Vi skal så inderlig håpe at det ikke skjer, men det er ikke urimelig å anta at det likevel vil skje: At det i løpet av de neste månedene vil tikke inn et tredvetalls meldinger med det tragiske budskap om at enda en mc-fører er drept.

■ Norge kan i dag skilte med det som trolig er en av verdens beste mc-opp-læring. Holdningene til de aller fleste mc-førere er sunne og gode, og bare de færreste havner i de tragiske ulykkene. Det har skjedd en enorm utvikling av verneutstyret for den og de som sitter på syklene. Samarbeidet mellom mc-folket, myndighetene og andre gode krefter har blitt intensivert og omtales som godt. Alt dette har gitt gledelige resultater. Ulykkefallene for motorsyklar har de siste tiårene gått påtagelig ned. Ifølge forskningsleder Torkel Bjørnskau ved Transportøkonomisk institutt (TØI) var risikoen for å bli drept på motorsykel på 1980-tallet 30 ganger høyere enn for en bilist.

■ Likevel: Det brutale faktum er at det hvert år de siste årene har omkommet rundt 30 motorsyklister på norske veier. Fra 30 ganger så høy risiko for 30 år siden, er risikoen i dag "bare" 12 ganger sammenlignet med bilførere.

■ Det er nok riktig som NMCUs Morten Hansen sier, at så lenge det finnes motorsyklar vil det finnes motorsykelulykker. I seg selv ikke en oppsiktsvekkende analyse, ettersom det samme nok kan sies om biler uten at man blir arrestert på det i dag.

■ Analysen blir mer interessant når den settes i en kontekst sammen med myndighetenes visjon om null drepte og varig skadde på norske veier. Selv om en visjon ikke kan ses på som et håndfast mål, vil en visjon definere et ansvar- nemlig å gjøre alt det som er mulig å gjøre for å komme nærmest mulig visjonens definerte mål.

■ Det er i dette bildet det skal bli interessant å se hvordan målbærerne av nullvisjonen takler dødfallene for motorsyklister. Et spørsmål som trolig vil trenge seg mer og mer frem i debatten som må komme, vil være hvilken samfunnsnytte motorsyklene har i dagens Norge. Og ettersom nullvisjonen er bygget på et moralsk fundament om menneskelivets ukrenkelige verdi, vil svaret på det første åpne for et nytt spørsmål. For hva skal man gjøre hvis svaret er at motorsyklar har ingen, liten eller svært liten samfunnsnytte? Skal man fortsatt tillate at et tredvetalls mennesker hvert år blir drept som følge av kjøring på motorsykel? Vil det være moralsk akseptabelt?

■ I ytterste konsekvens, ville løsningen være å fjerne, eller sterkt begrense, bruken av tohjulinger (og firehjulinger registrert som motorsyklar). Dermed ville man bli kvitt ulykkene. Men: Vil en slik inngripen i den personlige frihet være moralsk akseptabelt?

■ Denne debatten vil trenge seg enda tydeligere frem i årene som kommer, og den debatten vil bli svært spennende å følge.



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

40 års systematisk arbeid har gitt resultater.

Livsviktig innsats!

Ulykkesrapporter er tragisk lesing. Ekstra ille er det når det er grunn til å tro at relativt enkle tiltak kunne hindret at ulykken fikk dødelig utgang. En bil – uansett grunn – krysser bredt midtfelt på en firefelts veg, kolliderer med en bil i motgående kjørebane og en person blir drept. Rekkverk ville sannsynligvis hindret kryssingen av midtfeltet og dødsulykken kunne vært unngått. For ikke lenge siden kom to rapporter nesten samtidig der unge bilførere var drept. I begge tilfeller er det trolig at bruk av bilbelte ville gitt en mindre tragisk utgang.

Dette er tydelige påminnelser om at vi har klare oppgaver på trafikksikkerhetsområdet og at vi skal arbeide aktivt videre på vegen mot nullvisjonen.

1970 var det verste året på norske veier. Da ble 560 drept og om lag 4500 hardt skadd. Trafikkmengden var mindre enn tredjedelen av dagens vegtrafikk. Den sterke veksten i trafikkdøden som hadde skjedd inntil 1970 ga støtet til et systematisk trafikksikkerhetsarbeid.

40 års systematisk arbeid har gitt resultater. I 2009 ble 212 mennesker drept i trafikken i Norge. Om lag 1000 mennesker ble hardt skadd. Det betyr at risikoen ved å ferdes på vegene er betydelig redusert. Risikoen for å bli drept er redusert med nesten 90 prosent. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er redusert med nesten 95 prosent. Bedre veier, sikrere biler og bedre føreropplæring er viktige forklaringer. Men det handler også mye om innsats fra politiet, fra trafikksikkerhetsorganisasjoner, fra skoleverket, helsevesenet og mange andre som har bidratt til at norske veier er blitt tryggere.

Dette kan også sies på en annen måte. Det handler om kunnskap, systematisk arbeid og samhandling. På veien videre mot nullvisjonen må dette videreutvikles. Vi må styrke kunnskapen om ulykker, det må forskes mer, utvikles nye virkemidler og ikke minst det må legges til rette for aktivt samspill mellom mange aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.

"Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010 – 2013" ble midt i april i år overlevert til statsråd Magnhild Meltveit Kleppa. Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 slår fast at nullvisjonen fortsatt skal legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Ambisjonen for planperioden er at antall drepte og hardt skadde skal reduseres med en tredel innen 2020. I tråd med dette har Tiltaksplanen for de fire første årene en ambisjon om at antall drepte og hardt skadde skal reduseres til 950.

Planen er utarbeidet i fellesskap av Politidirektoratet, Trygg Trafikk, Utdanningsdirektoratet, Helsedirektoratet og Statens vegvesen. Fylkeskommunene og KS har vært viktige premissgivere. I tillegg har rundt 20 interesseorganisasjoner gitt viktige innspill.

Planen inneholder 152 konkrete tiltak. Tiltak som er viktig hver for seg, men der helhet og samhandling er helt sentralt. Samarbeid mellom alle som har oppgaver og ansvar knyttet til trafikksikkerhet er avgjørende for at vi skal nå ambisjonene. Aktivt og godt arbeid med utarbeidelsen av tiltaksplanen gir sterk tro på at vi også får godt og aktivt samarbeid for å virkeliggjøre planen og nå vår felles ambisjon; at vi skal slippe å oppleve at mennesker blir drept og hardt skadd på norske veier.

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 27. april kl. 13.00. Neste utgave kommer 3. juni 2010



KRONIKK

MENNESKELIGE FEILKILDER ■ Mennesket vil alltid gjøre feil i trafikken. Blant annet på grunn av feilkilder som persepsjon, hukommelse, søvnmangel, stress, sult, sykdom, forståelse og bruk av stimulantia.

Den menneskelige faktor

■ Våren er her og i disse dager ruller mange tusen motorsykler ut på norske veier og gjør trafikkbildet enda mer komplisert. Bak hvert styre og hvert ratt sitter et menneske. Et menneske som skal håndtere kubikk og hestekrefter, høy fart og tett trafikk. Et menneske som gjerne vil gjøre det riktige, men som allikevel hver dag begår en rekke feil. Ingeniørene har lenge snakket om menneskelig svikt, i moderne forskning flyttes nå fokus over til teknologiens begrensninger. Den menneskelige faktor er nemlig kommet for å bli. Den menneskelige faktor består i våre menneskelige begrensninger og begrepet brukes ofte som en betegnelse på feil som gjøres i menneskeskapt systemer. Det er umulig for mennesket å unngå å gjøre feil. Vår hjerne og kropp er den samme som for 70 000 år siden og er derfor ikke tilpasset en høyteknologisk verden. Vår oppmerksomhet påvirkes av mange forskjellige forhold og gjør at vi feiler og feilberegner risiko; også i trafikken.

” Vår hjerne og kropp er den samme som for 70 000 år siden og er derfor ikke tilpasset en høyteknologisk verden.

■ Hvorfor er det slik at mennesket hver dag feiler uten at vi faktisk vil det?

Det finnes mange grunner til dette. Det finnes i hvert fall ni forskjellige menneskelige såkalte ”feilkilder”; persepsjon, hukommelse, søvnmangel, stress, sult, sykdom, følelser, forståelse og bruk av stimulantia.

■ Mennesket har blant annet en begrenset evne til å være oppmerksom på flere ting på en gang og vi kan lett se feil dersom inntrykkene blir for mange. Både syn og hørsel kan svikte oss dersom det blir mye støy og kaos rundt oss. Vi påvirkes også av ekstrem kulde eller varme.

■ Det finnes ikke noe slikt som en objektiv hukommelse, bare ulike personers oppfatning. Våre kunnskaper og erfaringer påvirker hvordan vi oppfatter omverdenen i dag og dermed også hvordan vi husker den. Det motsatte er også tilfelle; at våre nye opplevelser kan bidra til å endre gamle minner.

■ Å sove er livsviktig. Forskning viser at søvnmangel påvirker reaksjonsevnen og oppmerksomheten vår negativt. Svekkelsen etter lengre tids søvnmangel kan sammenlignes med berusning.

■ Negativt stress overbelaster hjernen og gjør det vanskelig å fokusere og sortere i en strøm av inntrykk og informasjon. I en stresset situasjon er det lett å tolke



Ny teknologi: Menneskelig feil er ikke til å unngå i trafikken. Ny teknologi må hjelpe menneske til å takle pressede situasjoner bedre. (Arkivfoto: Bjørn Wiik)

MORTEN THORSRUD



■ **HVEM:** Morten Thorsrud
Konserndirektør for Industri i If Skadeforsikring

feil, glemme viktige momenter og la seg påvirke av andre mennesker.

■ Sult fører til et lavt energinivå i kroppen og dette har en klar negativ effekt på vår evne til å registrere omverdenen. Alle funksjonene i kroppen trenger sukker for å virke. Hvis vi sulter begynner kroppen å prioritere. Hjernens funksjoner er viktigst og først blir musklene matte og skjelvende. Dersom suk-

kernivået synker ytterligere, påvirkes også hjernen og evnen til å fatte beslutninger.

■ Dårlig helse kan forstyrre vår oppfatning av omverdenen på forskjellige måter. Psykiske sykdommer kan ha en direkte effekt mens fysiske sykdommer kan påvirke oss mer indirekte. Den som har smerter, kan få problemer med å fokusere og ta velfunderte beslutninger.

■ Sterke følelser som frykt eller lykke gjør det også vanskelig for oss å resonnerer klokt. Mennesket er skapt for overlevelse, og våre følelser er viktige forsvarsmekanismer. Blir vi redde, er det den instinktive delen av hjernen vår, reptilhjernen, som tar over. Vi vil flykte eller slåss, og da er det vanskelig å resonnerer klokt. Følelser av lykke kan forstyrre måten vi oppfatter verden på, og gjøre at vi ikke ser faresignaler og feiltolker andres oppførsel.

■ Liten kunnskap og manglende erfaring i situasjoner utgjør også

en stor risiko i trafikken. Vår kunnskap påvirker hvordan vi reagerer i ulike situasjoner. Det er lettere å gjøre det riktige i en situasjon som man er kjent med eller som man har øvd på. Dette er grunnen til at ulike typer simulering er med på å redusere antall ulykker. Piloters trening i flysimulatorer og bedrifters kriseberedskapsøvelser er en måte å forebygge og begrense skader på.

■ Narkotika, alkohol eller legemidler påvirker hjernen vår kjemisk og forvrenger vår oppfatning av omverdenen.

■ Mennesker har helt klart sine begrensninger og i større eller mindre grad er alle mennesker påvirket av disse ”feilkildene”. Derfor er det viktig at all ny teknologi bidrar til å hjelpe mennesket til å fungere bedre i pressede situasjoner. Fokus på systemer og tekniske løsninger som baserer seg på våre menneskelige forutsetninger, hjelper oss å fatte riktige beslutninger i vanskelige situasjoner og advarer oss når vi er i ferd med å gjøre feil.

■ Samtidig er det faktisk sånn at tradisjonelt ”manuelt” skadeforebyggende arbeid er fortsatt den viktigste faktoren for å begrense skader.

” All respekt for teknologien, men det er mennesket som er nøkkelen til økt trafikksikkerhet.

■ I moderne forskning er det ikke snakk om å eliminere den menneskelige faktor i trafikken. All respekt for teknologien, men det er mennesket som er nøkkelen til økt trafikksikkerhet. Vi trenger derfor systemer og tekniske løsninger som baserer seg på våre menneskelige forutsetninger, som hjelper oss å fatte riktige beslutninger i vanskelige situasjoner og som advarer oss når vi er i ferd med å gjøre feil. Den menneskelige faktor er kommet for å bli.

Sensorenes kompetanse

■ Sensorenes kompetanse er viktig for kvaliteten på bilførerprøven og bilføreropplæringen.

■ Den offentlige læreplanen sammen med kompetente trafikk-lærere og sensorer, er bærebjelker i den norske modellen for bilføreropplæring. Modellen reguleres gjennom trafikkopplæringsforskriften og er politisk forankret i Nasjonal transportplan og nullvisjonen. Myndighetene ser til at det blir forsket på virkningen av opplæringen for at den skal bli så målrettet som mulig.

Opplæringsmodellen skal sikre en nasjonal standard på bilføreropplæringen. Det betyr at alle med førerrett skal ha kvalifikasjoner som bedrer sikkerheten på vegene og redusere skadelige utslipp fra bilene. De tre bærebjelkene må være av god kvalitet og godt sammentømret for at modellen skal stå støtt og fungere etter hensikten.

■ Innføring av ettårig utdanning i 1973 ga trafikklærerne et kompetanseløft som gjorde at sensorenes pedagogiske kompetanse ble hengende etter. Balansen i vår modell for bilføreropplæring var forstyrret. På oppdrag fra Vegdirektoratet tilbød Statens trafikklærerskole fra 1977 et halvårig trafikkpedagogisk program for sensorene.

Kompetanseløftet mellom de yrkesutøverne som hadde undervisningsansvar og de yrkesutøverne som hadde førerprøveansvar var tettet.

■ For Vegdirektoratet gjennomførte Transportøkonomisk institutt i første halvdel av 1980-tallet et prosjekt som grunnlag for en ny standardisert kjøreprøve. Dette innebar en utfordring for sensorene som fikk nye og endrede oppgaver. Modellen var igjen kommet i ubalanse.

Vegdirektoratet innførte derfor i 1989 et skreddersydd 3-ukers kurs i sensorarbeid for førerprøvepersonell. Statens trafikklærerskole var faglig ansvarlig fram til slutten av 1990-tallet da Vegdirektoratet selv overtok.

■ Læreplanen fra 2005 innebar et taktskifte i bilføreropplæringen. Den skulle styrkes ved nye mål og arbeidsmåter som forutsetter en

heving både av trafikklærernes og sensorenes kompetanse. Trafikk-lærerutdanningen ble toårig høyskoleutdanning ved HiNT i 2003, mens det ennå ikke var skjedd tilsvarende opprusting av sensorutdanningen. Nok en gang ble det disharmoni i modellen som ligger til grunn for opplæring av bilførere. Det er derfor behov for å bygge en bro over kompetansegapet mellom høyskoleutdannede trafikklærere på den ene siden og sensorene på den andre siden.

■ Betydningen av sensorenes innsats synes undervurdert, og deres rolle i opplæringen er underkommunisert. Det er nødvendig å framheve helheten i den norske modellen og den påvirkningskraften førerprøven har på undervisningen ved trafikkskolene.

■ Sensors bedømming av kandidats prestasjoner fungerer som målestokk for hva som kreves for å få førerkort. Det virker inn på kvaliteten til trafikkskolenes opplægg.

Sviktende nivå på førerprøven kan legge grunnlaget for en skjult læreplan i konkurranse med den offisielle. Kvaliteten på elevtilbudet i et kommersielt marked kan bli tilsvarende nedjustert. Også tilsynet med trafikkskolene kan virke lite tilfredsstillende om sensorer mangler nødvendig pedagogisk kompetanse.

■ En pålitelig og gyldig førerprøve for hele landet vil gjøre sitt til at over 600 trafikkskoler som konkurrerer om elevene bedre kan fylle læreplanens mål. Et kompetent korps med sensorer er en garanti for at vi kan stole på førerprøvens kvalitet som vil fremme en profesjonell bilføreropplæring. Den er både en offentlig eksamen og et viktig møte mellom publikum og forvaltning.

Det er grunn til å forvente at EUs tredje førerkortdirektiv også vil komme vår egen sensorutdanning til gode ved at den blir forskriftfestet og faglig forankret på høyskolenivå.

Et transparent program som gir de om lag 300 sensorene en skreddersydd pedagogisk utdanning som de fortjener, vil fremme tillit og stå i stil med godkjenningskrav som



vegmyndighetene stiller til trafikklærerne.

■ Fem år har gått siden læreplanen ble iverksatt for å forbedre bilføreropplæringen og sikre den en fortsatt plass i førerretten internasjonalt.

Oppgradert kompetanse vil gi våre sensorer ytterligere autoritet og styrke førerprøvens verdi. Slik kan Vegdirektoratet bidra til at vår opplæringsmodell nok en gang bringes tilbake i balanse og fungere etter hensikten ved å tilføre bilførerne

kvalifikasjoner som vil gjøre forholdene på vegene våre mer menneskelig.

Kjell Torsmyr, seniorrådgiver ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikklærerutdanning

Gi meg mangfold!

■ I 2010 markerer vi FN's internasjonale naturmangfoldår. Mangfoldet av arter på jorden er livsnødvendig for å opprettholde økologiske systemer og prosesser. Samspelet mellom de ulike artene er så finstemt at når en art dør, kan det få dramatiske følger. Derfor er det skremmende at så mange som ca 100 arter forsvinner fra jorda hver eneste dag, og at tapet av naturmangfold skjer 100 til 1000 ganger raskere nå enn for femti år siden. Bare i Norge står ca 4000 arter i fare for å dø ut, og de 285 mest utsatte artene kan være borte for godt om 10 år!

■ Vi trenger mangfoldet – særlig av hensyn til eget livsgrunnlag, men også av hensyn til vår trivsel. Eksempler på trusler er tap og oppstykkning av leveområder, samt eksport av arter til områder utenfor deres naturlige leveområder. Derfor er det viktig at også vi i Vegvesenet gjør noe. Vi har gjennomført kartlegging av konflikter mellom eksisterende veg og biologisk mangfold, og de nærmeste årene skal det gjennomføres tiltak for å utbedre slike konflikter. Videre skal det utarbeides regionale handlingsplaner med tiltak mot fremmede skadelige arter. Samtidig

som disse tiltakene gjennomføres, må vi være bevisste i valgene som gjøres ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av veger.

■ Også i vårt indre vegvesenliv trenger vi mangfold. For at vi skal kunne levere best mulig tjenester til samfunnet, er det viktig at sammensetningen av ansatte i etaten i størst mulig grad gjenspeiler sammensetningen av befolkningen.

■ De oppgavene Vegvesenet utfører for samfunnet kan sees på som en kjede av prosesser, der samtlige vegvesenansatte bidrar med en

eller flere delleveranser. De ulike prosessene er gjensidig avhengig av hverandre, og vi kan tenke oss en analogi til det økologiske prosesssystemet i naturen. Der det biologiske mangfoldet er viktig for menneskehetens livsgrunnlag, er mangfoldet i Vegvesenet viktig for et godt sluttresultat og dermed for organisasjonens framtid.

■ Mens det må en radikal kursendring til for å stanse tapet av naturmangfold, mener jeg mangfoldet i Vegvesenet de siste årene har hatt en positiv utvikling. Jeg tror de fleste er enige med meg i at mang-

fold øker trivselen på arbeidsplassen. Å ønske seg mangfold er imidlertid også å sette krav til seg selv. Det innebærer nemlig at vi ønsker kollegaer som ikke tenker eller oppfører seg slik vi selv ville gjort. Det er jo det som gir læring og utvikling. Krevende, men fy så spennende!

Tore Lysberg, avdelingsdirektør, Veg- og transportavdelingen, region Nord



Grop ikke nok: -Her stanset lysmasten en bil på veg over i møtende kjøreretning, sier Kåre E. Abrahamsen som vil ha en fysisk barriere mellom kjøreretningene på E6 ved Vestby. (Foto: Håkon Aurlien)

Ønsker seg voll

Den brede midtdeleeren med en grop mellom kjøreretningene gir ikke god nok sikkerhet på E6 ved Vestby i Akershus. Billigste løsning er et rekkverk som vil koste rundt 20 millioner kroner. Men helst ville Kåre E. Abrahamsen hatt en jordvoll for å skille kjøreretningene.

Håkon Aurlien

- Vi har rett og slett hatt så mange alvorlige ulykker og hendelser at vi nå må gjøre noe for å hindre biler i å komme over i motsatt kjøreretning, sier overingeniøren i Akershus fylkesavdeling.

Bedring, men...

E6 fra Vinterbru mot Østfoldsgrense ble gradvis bygget ut til firefeltsveg frem til 1999. Før utbyggingen var de litt over 30 kilometrene E6 betegnet som "blodvegen" med 28 omkomne på ti år. Etter utbyggingen har fire mennesker omkommet på strekningen. I to av disse ulykkene, den siste ved påske i år, krysset en bil den brede grøfta mellom kjøreretningene og



Spør i voll: Jordvollen mellom kjøreretningene stanset et vogntog fra å komme over i møtende kjøreretning ved Taralrud tidlig i mars. (Foto: Håkon Aurlien)

traff en møtende bil.

- Det viser seg at løsningen ikke gir den sikkerhet som vi gjerne skulle ha på en slik veg. Vi har fått en del meldinger om uhell der en bil har krysset grøfta, men ikke truffet møtende trafikk. Nesten 100 lysmaster er blitt kjørt ned i løpet av årene, og har antakelig hatt en god funksjon i å bremse biler som kunne kommet over i møtende kjøreretning, forteller Abrahamsen.

Jordvoll

Så sent som i fjor høst ble de siste to-feltsstrekningene på E6 sør for

Oslo erstattet av en ny motorveg. Der ble det bygget en jordvoll som en effektiv barriere mellom kjøreretningene, og samtidig som et effektivt blendingshinder. Jordvollen har beviselig hindret møteulykker; bildet over er tatt rett ut fra Taralrud kontrollstasjon tidlig i mars og viser at et kjøretøy er stanset for det kom over i møtende kjøreretning.

- Dette er dessverre en kostbar løsning om den skal gjøres nå etterpå. Ikke fordi vollen er dyr i seg selv, men fordi den krever ombygging av dreneringssystemet under vegen og av fundamenter og ledninger for skilt- og vegbelys-

ning, sier Abrahamsen.

Omprioritere

Avdelingsdirektør Nils-Erik Bogsrud i Statens vegvesen Region øst leter nå etter penger til utbedring av E6 sør for Vinterbru.

- Vegen er bare ti år gammel, bygget etter de vegnormalene som gjaldt og det har ikke vært vanlig å oppgradere såpass nye veger. Men ut ifra det som faktisk skjer mener vi det er behov for en omprioritering. For motorveger med bred midtdeleer ble det ikke ansett å være behov for en fysisk barriere. I ettertid ser vi at det skulle vi hatt, sier han.

Vegfagene i fare ved UiA

I en årrekke har vegfag vært en del av undervisningstilbudet ved Universitetet i Agder. Nå står faget i fare for å forsvinne. For å sikre videre undervisning, tilbys nå interessante, faglige muligheter betingelser til nye kandidater.

Mark S. Berger

Den dramatiske situasjonen for vegfaget har oppstått fordi dagens lærerkrefter nærmer seg pensjonsalder, og ingen erstatter står foreløpig klar til å overta.

- For Statens vegvesen Region Sør er dette selvsagt veldig uheldig. Vi har jevnlig rekruttert kandidater fra UiA, og vil komme til å trenge flere i årene som kommer, sier Ken Hugo Jørgensen på vegne av kontaktutvalget SVV-UiA.

To stillinger

Utvalget intensiverer nå samarbeidet om å opprettholde undervisningstilbudet.

Om kort tid lyses to stillinger ut ved fakultetet i Grimstad. Stillingene blir i hovedsak lagt til undervisning innen generell byggtteknikk. En av dem får hovedvekt på vegfag, den andre på konstruksjonsfag. Fakultetet tilbyr et bachelorstudium i byggdesign med tre valgbare fordypningsretninger; konstruksjonsteknikk, teknisk planlegging og energidesign. Et mastergradsstudium i konstruksjonsteknikk er under planlegging.

Med stillingen innen vegfag følger også mulighet for samarbeid med Statens Vegvesen Region Sør, i et FoU-prosjekt med fokus på energibruk og livssyklusanalyse for veganlegg.

1200 studenter

Statens vegvesen finansierer blant annet 20 prosent av en vitenskapelig stilling ved bygglinjen, og hvert år tar flere studenter sine avsluttende hovedprosjekt hos dem. Vegvesenet ønsker å utvide samarbeidet til å omfatte FoU.

Fakultet for teknologi og realfag har rundt 1200 studenter på Campus Grimstad, fordelt på PhD i mekatronikk, masterutdannelse (sivilingeniør) i industriell økonomi, IKT og mekatronikk, og i tillegg bachelorutdannelse (høgskoleingeniør) i bygg- data-, elektro-, maskin- og energifag, samt bachelorutdannelse i multimedia. Fakultetet har cirka 160 vitenskapelig tilsatte. Fakultetet driver betydelig internasjonal virksomhet.



Ledige stillinger: Ken Hugo Jørgensen sitter i kontaktutvalget SVV-UiA. Nå utlyses to stillinger ved vegfagundervisningen i Grimstad. (Foto: Anja Thrane Jørgensen)

TUNNEL

– Betongen i den nye Bjørvikatunnelen sparer samfunnet for 8000 tonn CO2. Den nyutviklede betongen har også egenskaper som minsker sprekkdannelse og beskytter mot inntrengning av sjøvann og vegsalt, forteller Kjersti K. Dunham, leder for Tunnel- og betongseksjonen i Statens vegvesen.

BRUKER SØPPEL TIL SEMENTBRENNING:

Ny betongtype gir stor

Bente Tovik

– I Bjørvikaprojektet ble det benyttet en ny type betong, hvor rundt 25 prosent av sementen ble erstattet med flyveaske. Flyveaske er et avfallsprodukt fra kullfyrte kraftverk som ikke gir CO2-belastning. Det er Statens vegvesen som har laget spesifikasjonen for den nye lavvarmebetongen, forteller Kjersti K. Dunham.

I tørtid har Norcem kommet på markedet med en sement, spesielt beregnet for anleggskonstruksjoner, basert på de gode erfaringene dette prosjektet har gitt. Utviklingsarbeidet har vært i samarbeid

med Statens vegvesen og videreføres i forskningsprosjektet COIN (Concrete Innovation Center).

Reduksjon av CO2-utslipp

Sement med flyveaske har delvis erstattet den gamle anleggsementen. Det viser seg også at denne sementen gir konstruksjonene gode egenskaper over tid.

Norcem har over en lengre periode arbeidet med å erstatte brensel i sementproduksjonen med avfallsprodukter, som husholdningsavfall og blandingsavfall. Siden sement brennes på ekstremt sterk varme, forsvinner alle miljøgifter i prosessen. Det sparer sam-

funnet for store mengder CO2, i tillegg til at man blir kvitt avfallsproduktene på en miljøvennlig måte.

Stor interesse i bransjen

– Sementen har nå vært i ordinær produksjon i et og et halvt år. Entreprenørbransjen har vist stor interesse for den nye betongen, som er mye tettere enn vanlig betong. Det betyr at den også kan egne seg for andre store anleggsprosjekter, og sementen er allerede etterspurt i bransjen. Sement er som kjent "melet", som sammen med vann, sand, grus og stein blandes til betong. Den nye sementen er ikke

bare miljøvennlig, den har også egenskaper som hindrer sprekkdannelser og beskytter mot inntrengning av sjøvann og vegsalt. Dette betyr at konstruksjonene får lengre levetid, forteller Kjersti K. Dunham.

PE-skum i sement?

– Sammen med Norcem gjør vi nå en vurdering av muligheten for å destruere PE-skum fra tunneler i sementproduksjon, forteller Kjersti. – På den måten unngår vi å

deponere PE-skummet, eller å frakte det til for eksempel Sverige for destruksjon, slik vi gjør i dag.

» Den nye betongen er et godt eksempel på hvordan forskning i samarbeid med bransjen resulterer i nye produkter

PE-skum kan brennes ved så høy temperatur at alle miljøgifter forsvinner. Dette innebærer også at vi sparer miljøet for betydelige mengder

klimagassutslipp, både i form av miljøvennlig destruksjon av PE-skum, i tillegg til å redusere utslippene ved transport. Men det gjenstår en del avklaringer i forhold til EUs regelverk for anskaffelser for

Verdensnyhet viser veg

Ved hjelp av laserlys kan det lages en virtuell vegg som leder trafikantene i Bjørvikatunnelen på rett spor når det er nødvendig.

Mark S. Berger

– Laserstrålene skal fungere som en variabel vegmerking som forsterker

de andre kjørefeltsignalene vi har, sier prosjektleder Svein Roed.

Det skaper en visuell midtlinje når trafikken skal ledes over i toveistrafikk. Det er første gang i verden at laserteknologi brukes på denne måten.

Hensikten er å finne et slitesterkt system. Alt som bygges inn i kjørebanelen er utsatt for enorm slitasje. De solide stålsylindrene med reflek-

torer vil trolig ha lang levetid.

Bilistene må være skjerpet når de ledes over i en situasjon med møtende trafikk i tunnelen, i dette tilfellet når østgående trafikk i Bjørvikatunnelen styres over vestgående i Ekeberg tunnelen med møtende trafikk. Bruken av laserlyset er definert i Vegtrafikksentralen avviksplaner.

En bieffekt kan være at man ser

en "persienne" med vertikale lysstråler når det er mye støvpartikler i lufta, slik det antydes på bildet, men dette er ikke en tilsiktet effekt.

Laserkilden er montert i kabelbroene i tunneltaket. Laserstrålene rettes mot reflektorer i bakken. Disse er integrert i solide stålsylindere som er boret ned i kjørebanelen.

Laserlyset utgjør ingen helsefare for bilister. Kun hvis du tvinger

deg til å stirre opp i lyskilden vil du oppleve å bli blindet, på samme måte som du stirrer mot solen.

Virtuell vegg: Det er første gang en slik "laservegg" (t.v.) tas i bruk. (Illustrasjon Statens vegvesen/Vianova)



Miljøvennlig: Betongen i Bjørvikatunnelen sparer miljøet for store CO₂-utslipp. Her ses overgangen til den åpne delen, også kalt "cabrioleten", i østenden av tunnelen. (Foto: Mark S. Berger)

miljøgevinst

vi kan sette dette i produksjon, sier Kjersti K. Dunham.

Forskningssamarbeid

– Den nye betongen er et godt eksempel på hvordan forskning i samarbeid med bransjen resulterer i nye produkter, sier Kjersti engasjert.

Mer miljøvennlig betong er et resultat av intensivt forskningssamarbeid innefor COIN, som er et Senter for forskningsdrevet innovasjon (SFI). SFI-ordningen skal styrke innovasjon gjennom satsing på langsiktig forskning i nært samarbeid mellom forskningsintensive bedrifter og fremstående fors-



kningsmiljøer. Ordningen skal styrke teknologioverføring, internasjonalisering og forskerutdanning.

De største og viktigste aktørene innenfor norsk betongbransje er deltakere i COIN; Norcem/Heidelberg Cement Group, UNICON, Saint-Gobain Weber (Maxit Group/Leca), Rescon Mapei, Aker Solutions, Veidekke, Skanska, Spenncon, NTNU, SINTEF/Byggforsk og Statens vegvesen.

Tunnelsjefen: Kjersti K. Dunham, leder for Tunnel- og betongseksjonen i Statens vegvesen. (Foto: Trond Isaksen)

Tunnelutbetringar på fv. 50

Fire av tunnelane på fv. 50 Hol-Aurland skal utbetrast i år for nærare 50 millionar kroner. Den største jobben blir på Geiteryggtunnelen.

Kjell Wold

På den 3281 meter lange Geiteryggtunnelen på grensa mellom Buskerud og Sogn og Fjordane er kostnadsoverslaget om lag 32,5 millionar kroner, mens 12-14 millionar kroner skal brukast til å utbetre Vetlebotn (286 meter), Botna (904 meter) og Berdal (4270 meter).

– Jobben blir delt i to prosjekt. Geiteryggtunnelen blir ein jobb, dei tre andre tunnelane ein felles jobb. Nesbøtunnelen (2510 meter) er lagt inn som opsjonsarbeid saman med dei tre andre tunnelane, og entreprenøren må få beskjed innan 1. juli om dette blir aktuelt. Det blir eit kostnadsspørsmål og kor effektivt jobben på dei tre andre tunnelane på Sognesida kan utførast, seier prosjektleiaren David Håndlykken i Statens vegvesen.

På Geiteryggtunnelen skal fjellet sikrast, reinskast, boltas og vassikrast i tillegg til ei rekke elek-

trotekniske utbetringar samt utskifting av dei to kuldeportane. Lys og ventilasjon vert ikkje rørt denne gongen. Tilbodet på Geiteryggtunnelen er lyst ut med tilbudsfrist 19. mai. Starten på arbeidet er venta i slutten av juni.

Mesta Drift AS har levert det lågaste tilbodet for dei tre andre tunnelane. Innstillinga frå tilbodsneemnda er ennå ikkje klar. Arbeidet startar i mai og er berekna ferdig innan 1. september. Dersom det blir opsjonsarbeid får entreprenøren forlengta frist. Trafikken blir delvis stengt på dagtid i periodar på opptil ein time av gongen og to timer av gongen på nattetid. Mens årsgjennsnittet på vegen er om lag 450 bilar, er sommartrafikken om lag det dobbelte (tungbilandel på tolv prosent).

Geiteryggtunnelen: Ein av fire tunnelar på fv. 50 Hol-Aurland som vert utbetra i år. (Foto: Kjell Wold)



KOMPLEKSE VEGTUNNELER:

Bred og tidlig planlegging

Moderne vegtunneler er så komplekse at de må planlegges bredt fra en tidlig fase. Det vil si fra konseptvalgutredning (KVU) og kommunedelplan før reguleringsplan.

Kjell Wold

Det var en av hovedkonklusjonene etter heldagsseminaret om moderne vegtunneler, delprosjekt planlegging av tunneler, som ble holdt i Vegdirektoratet i midten av april.

– Vi hadde samlet en bred sammensatt referansegruppe fra alle deler av vegvesenmiljøet som steller med vegtunneler i alle faser fra tidlig planlegging til drift og vedlikehold, forteller prosjektleder Sigrid Ingebrigtsen. (bildet).

Alle fagmiljøer var samlet på dette første av to idéseminar som skal holdes i år, før hele prosjektet skal presenteres for fylker og kommuner i 2011.

– Det viktigste hovedfunnet fra denne samlingen er at det er nødvendig å få med alle fagfelt fra tidlig planleggingsfase av nye vegtunneler. Mest mulig av dette bør klargjøres under arbeidet med kommunedelplanen og i god tid før det påfølgende

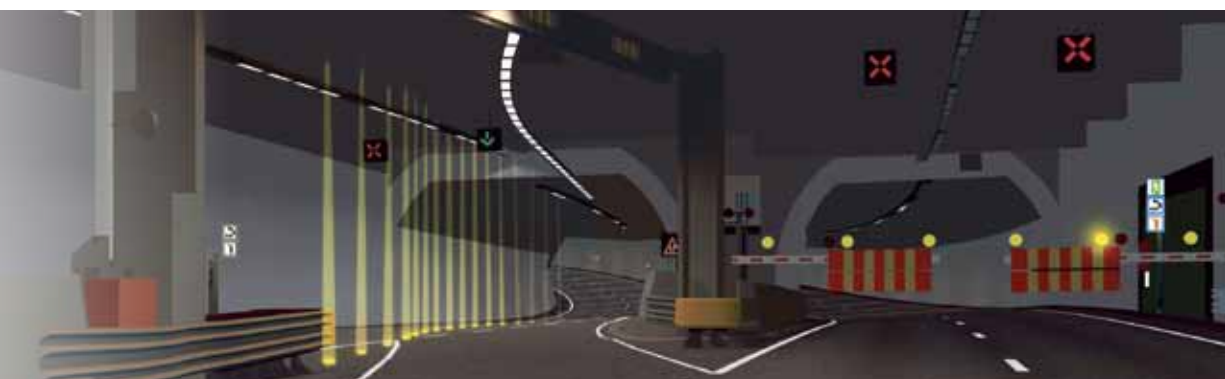
arbeidet med Reguleringsplanen starter, sier Ingebrigtsen.

I prosjektet skal de utarbeide føringer for valg av tunnelalternativ og lage et felles system for valg av tunnel som planelement. Av den grunn er det viktig å identifisere alle kritiske punkter ved planlegging av tunneler.

Ingebrigtsen synes seminaret også klart dokumenterte hvor kompleks og uhyre bredt sammensatt planlegging, bygging og drift og vedlikehold av moderne høyteknologi vegtunneler er blitt i dag. Før man tar endelig beslutning om at en tunnel skal bygges må det også vurderes om andre alternativer, som veg i dagen eller bru, er bedre. Alternative omkjøringsveger ved nødvendig behov for stenging av tunneler på grunn av hendelser og vedlikehold eller reparasjon må også tas med i betraktningen. I tillegg kommer alle fagtemaer som geologi, miljø, elektro, universell utforming, trafiksikkerhet, drift og vedlikehold, planlegging, bygging og andre temaer det er nødvendig å ta hensyn til.

– Jo tidligere i planleggingen alle disse forholdene tas med og blir vurdert, desto bedre vil kvaliteten av nye, moderne vegtunneler bli, sier Sigrid Ingebrigtsen.

(Foto: Henriette Erken Busterud)



AKTUELT



Bra start: Fylkesrådmann i Telemark og nestleder i fylkesrådmannskollegiet Rolf Helge Grønås synes samarbeidet med Statens vegvesen de første fire måneder med nytt fylkesvegeregime har funnet bra. (Foto: Tom Riis)

– Likeverdig og godt samarbeid

Forvaltningsreformen har fått en god start og samarbeidet mellom fylkeskommunene og Statens vegvesen fungerer bra.

Kjell Wold

Slik oppsummerer fylkesrådmann i Telemark, Rolf Helge Grønås, de (snart) fire første månedene med nytt vegeregime etter Forvaltningsreformen 1. januar 2010.

– Vi har gjort svært gode forbedringer, men å gjennomføre en så stor reform i praksis kan alltid bety å møte noen uforutsette og uventede hindringer. Så langt må vi derfor med glede konstantere at vi ikke har funnet noen av disse mulige snubletrådene, og at vi har fått en likeverdig og god samarbeidsform, sier nestlederen for fylkesrådmannskollegiet i norske fylkeskommuner.

Grønås understreker at det ikke betyr at fylkeskommunene og Statens vegvesen nødvendigvis er enige i ett og alt...

Utfordringer

Grønås understreker at det ikke betyr at fylkeskommunene og Statens vegvesen nødvendigvis er enige i ett og alt, og at det nok fortsatt vil være en utfordring for Statens vegvesen å forholde seg til et regionalt forvaltningsnivå som nå styres av politikere og politiske beslutninger. Men han synes forsteintrykket av dette nye samarbeidet klart tyder på at begge samarbeidsparter virker 100 prosent fokusert på å få dette til.

Grønås og fylkeskommunene er også veldig opptatt av at det nye utvidete ansvaret for et stort vegnett ikke skal få noen negative konsekvenser for vegbrukerne.

– Eier man et stort vegnett vil man også styre. Men den diskusjonen vi vil møte om disse temaene vil bringe oss framover, sier Rolf Helge Grønås.



Signert: Avtalene mellom Statens vegvesen og Østfold fylkeskommune ble signert tidligere i år av fylkesrådmann Atle Haga og regionvegsjef Sidsel Sandelien (Foto: Håkon Aurlien)

Fylkeskommunen ved et vegskille

1. januar 2010 markerte en viktig milepel i norske fylkeskommuner. Da ble fylkene med ett landets største veg-eiere.

Kjell Wold

Med Forvaltningsreformen har landets 19 fylkeskommuner nå formalisert samarbeidet med Statens vegvesen gjennom såkalte rammeavtaler og leve-

ranseavtaler. Formålet med rammeavtalene er å definere partenes rolle og ansvar for å sikre et positivt og konstruktivt samarbeid mellom fylkeskommunene og Statens vegvesen og fastsette rammebetingelser og retningslinjer for samarbeidet på områdene planlegging, forvaltning, vedlikehold og drift av fylkesveger.

Kontaktutvalget mellom Fylkesrådmannskollegiet/KS og vegdirektøren utarbeidet et avtaleregime fundert på en slik rammeavtale og en årlig leveranseavtale mellom partene. Den inneholder en konkret

oppgave- og ansvarsdeling mellom partene. Andre sentrale tema i avtalen er finansiering, økonomiske fullmakter og andre fullmakter, krav til rapportering og oppfølging. Rammeavtalen er godkjent av regionvegsjefen og den enkelte fylkeskommune.

Østfold fylkeskommune var tidlig ute med å inngå en slik avtale på nyåret, mens Buskerud fylkeskommune godkjente sin rammeavtale med Statens vegvesen nå i vår.

– Det legges til grunn at rammeavtalen videreutvikles og at den foreliggende avtale gjøres

gjeldende til denne erstattes av en ny avtale, heter det i avtaleteksten for Buskerud fylkeskommune. Det forutsettes også en årlig evaluering av avtalen.

Partene er inntil videre også enige om at fullmaktsordninger som alt er etablert videreføres med visse presiseringer. Fylkeskommunen er rettslig sett part. Fylkesrådmannen har i tråd med sine fullmakter delegert til regionvegsjefen og vil gå gjennom av delegasjonsreglementet med sikte på å finne en permanent løsning.



Samferdselssjef: Samferdselssjef i Buskerud Gro Solberg har nylig inngått en leveranseavtale om det nye fylkesvegnettet med Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

Hvem gjør hva

Samarbeidet mellom Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen Region sør om fylkesveger reguleres som for alle fylkeskommuner gjennom en rammeavtale og årlige leveranseavtaler.

Kjell Wold

Leveranseavtalen spesifiserer partenes forpliktelser omkring leveranser og økonomiske forhold det enkelte år.



Buskerud fylkeskommune

Buskerud fylkeskommune (BFK)

Fylkeskommunen er eier av fylkesvegene. Eierskapet til vegene er ledd i fylkeskommunens rolle som regional utviklingsaktør.

Som eier og regional utviklingsaktør har BFK ansvar for å:

- Bestemme utvikling, drift/vedlikehold og beredskapsmessig ivaretagelse av fylkesvegnettet innenfor gjeldende regler.
- Sikre at verdiene og funksjonen som ligger i fylkesvegnettet forvaltes i tråd med nasjonale mål.
- Finansierings- og prioriteringsansvar for fylkesvegnettet.
- Initiere, lede og koordinere prosesser.
- Initiere igangsetting av veg- og samferdselsoppgaver
- Utarbeide rammeavtaler og leveranseavtale i samarbeid med Statens vegvesen.
- Utarbeide oppdragsnotat til Statens vegvesen med overordnede prioriteringer og rammebetingelser for større/kompliserte oppgaver som Statens vegvesen skal gjennomføre på vegne av fylkeskommunen.
- Behandle aktuelle veg- og samferdselssaker.
- Medvirke i prosjekter/prosesser som gjennomføres av Statens vegvesen.
- Utarbeide handlingsprogram og budsjett for fylkesveger.
- Følge opp handlingsprogram for fylkesveger, budsjett og leveranseavtale.
- Løpende samarbeid med Statens vegvesen om veg- og samferdselsoppgaver.
- Sammen med Statens vegvesen samarbeide med kommuner og andre aktører om veg- og samferdselssaker.
- Uttale seg til høringer av betydning for veg- og samferdsel.
- Behandle avvik fra Statens vegvesens vegnormaler av vesentlig betydning for fylkesvegene.
- Godkjenne kontraktstrategi forut for konkurranseutsetting av funksjonskontrakter og ferjekontrakter.
- Godkjenne økonomiske rammer for nye funksjonskontrakter, ferjekontrakter og større investeringsprosjekter.



Statens vegvesen

Statens vegvesen Region sør

Statens vegvesen skal på vegne av fylkeskommunen forvalte, bygge, vedlikeholde og drifte fylkesvegnettet innenfor rammer fastsatt av fylkeskommunen (BFK). Statens vegvesen Region sør skal:

- Stille faglig apparat til rådighet i fylkeskommunens arbeid med fylkesvegsaker.
- Bidra i utarbeidelse av fylkeskommunens overordnede planer.
- Foreta saksbehandling basert på sams vegadministrasjon.
- Delta i og være veg- og trafikkfaglig initiativtaker i prosesser.
- Utarbeide rammeavtale og leveranseavtale i samarbeid med BFK.
- Gjennomføre oppgaver nedfelt i leveranseavtale i samsvar med overordnede prioriteringer og rammebetingelser fastsatt av fylkeskommunen.
- Rapportere gjennomføring av oppgaver nedfelt i leveranseavtale til BFK i henhold til fastsatte krav og frister.
- Planlegge og gjennomføre utbyggingsprosjekter innenfor rammer gitt i handlingsprogram, budsjett og leveranseavtale.
- Planlegge og gjennomføre drift og vedlikehold av fylkesvegene innenfor rammer gitt i handlingsprogram, budsjett og leveranseavtale.
- Utarbeide grunnlag for saksframlegg til politisk behandling etter avtale med BFK.
- Gi BFK løpende informasjon om forhold som er av betydning for utøvelse av deres ansvar.
- Løpende samarbeid med fylkeskommunen om veg- og samferdselsoppgaver.
- Ekstern kontakt med kommuner, brukere etc på operativt nivå og etter avtale med fylkeskommunen for øvrig.
- Sekretariats- og utredningsansvar for Fylkets Trafikksikkerhets Utvalg (FTU).
- Informere BFK om vesentlige endringer i retningslinjer/veiledere for riksvegnettet som kan ha relevans for fylkesvegnettet.
- Delta fast i fylkesting og hovedutvalg for samferdsel.
- Delta på forespørsel i andre råd/utvalg og administrative fora.
- Levere grunnlagsmateriale til fylkeskommunens regnskap slik at fylkeskommunen kan levere et korrekt regnskap.



Løse barter og replikker: Helge Stabursvik, Jill Hammari Sveen, Marianne Løvhaug Eklo, Randi Trøan og Trond Rypdal ser fram til revy på Kulturdagene. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Bli itj fart uten trønderbart

Både replikkene og bartene kommer til å sitte løst når trønderne skli utpå de skrå bredder på Kulturdagene. – Ta på vannfast mascara og Tena Lady, lyder oppfordringen.

Henriette Erken Busterud

Revygjengen som ligger i hardtrening består av en hard kjerne på rundt tjue fra Region Sør-Trøndelag - med etniske tilsnitt fra Finnmark og Møre. Finnmarkingen har visstnok kun vært tiltrodd å bære plakater over scena, mens möringen har vært mer offensiv og skrevet monologer til seg sjøl.

– Vi kaller oss Tøndelbataljonen - etter distriktssjefen i Sør-Trøndelag. Vi har opptrådt på husfest på Statens hus i Trondheim i fem år, og vi har også lagd et par filmer med trønderer i fri utfoldelse som ligger på YouTube, reklamerer primus

motor Marianne Løvhaug Eklo.

Impulsive

I følge ryktene er bataljonen kjent for å improvisere. Ofte dukker det opp et nytt nummer på generalprøva.

– Sist det var Kulturdager hadde vi første og siste gjennomgang en halv time før premieren. Dette har slett ikke noe med trege trønderer å gjøre. Vi er bare fleksible og impulsive, understreker revystjernene, som for tida har fokus på trygghetsøvelser på øvingskveldene. På spørsmål om hva dette går ut på,

er svaret spising av pizza privat med kyss, klapp og klem.

Kjente tema

De vil ikke røpe for mye av hva som skal skje, men de har blant annet kjøpt inn glinsende tights til halv pris - og har hatt stor suksess med stripping tidligere.

– Vi pleier å spille på trønderisk humor her på huset. Når vi skal ut å møte det store publikum tilpasser vi oss det, men det kan muligens være behov for å ha med tolk. Vi kommer til å framheve trøndernes

mange kvaliteter. Vi sparker oppover og nedover og i nord og sør. Vegdirektoratet vil naturlig også få gjennomgå. Omorganisering og Vegveven står også på programmet. Og når en først samler såpass mange i salen er det greit å ha med litt alvor, så det blir litt om "Kurs og læring" også.

– Vi minner om at det er gratis inngang, slik at ingen kan få pengene igjen, sier den humorfylte gjengen, som ser fram til å spille for pårørende kolleger fra nær og fjern.

Søndre Swing viser seg

Det ljomer i veggene fra møterommet på Lasses drive inn i Bamble. Det er koret Søndre Swing som øver til Kulturdagene 2010.

Kjell Wold

35-40 tilsatte i Statens vegvesen Region sør utgjør alter, tenorer og basser i gjenoppståtte Søndre Swing fra forrige Kulturdager 2006.

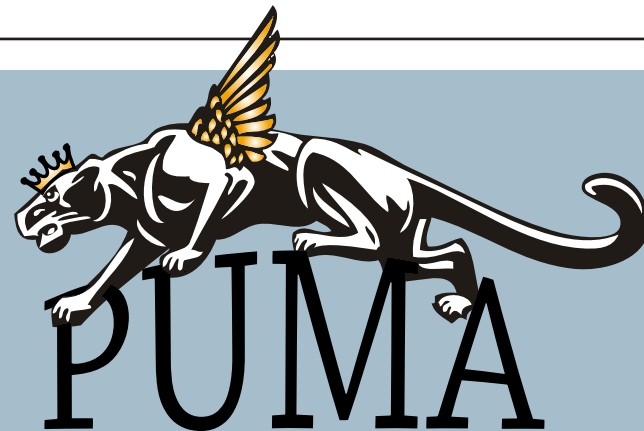
– Vi er om lag 2/3 av gjengen fra fire år tilbake og 1/3 nye, forteller primus motor Nina Lifjeld fra Telemark. Hun har tatt over stafettpinnen etter Marit Håverstad som er blitt pensjonist. I fjor høst var det litt usikkert om det var interesse for å blåse liv i koret igjen, men nå øves og nynnes det taktfast og ivrig

fra vegvesenstemmer fra alle regionens fem fylker.

– Innimellom hjemmeoppgaver møtes vi fast til en fellesøvelse i måneden her i Telemark, forteller Lifjeld. Hun er glad for at Søndre Swing har fått en så dyktig og entusiastisk dirigent og kapellmester som organist Tor Henning Isachsen

fra Arendal. Repertoaret består for det meste av norske viser og muntre svisker. Foreløpig øves det inn 10-12 numre, men hvor lang konserten i Fjellhallen på Vegmuseet i juni til slutt blir er ennå ikke helt avgjort.

Korøvelse: Søndre Swing øver til Kulturdagene 2010. (Foto: Kjell Wold)



Passe Ung Mer Attraktiv
Pumastand

Puma har planer om å ha et eget telt under Kulturdagene. Hit kan pumaene komme i flokk og følge, og det blir salg av grillmat og dertil hørende drikke. Det er også planer om å ha en konkurranse mellom Pumaer og seniorer i etaten. Informasjon vil bli lagt på Puma sine sider under Personal på vegveven.

Fjerner fysisk og mental rust

**-For meg dreier vårpus-
sen seg om å gjøre klar
motorsykkelen, hjelmen
og kjøredressen jeg har på
meg, og ikke minst å fjerne
"rust" på egne kjøreferdig-
heter, sier motorsykel-
sensor Per Cato Hamang i
Østfold.**

Håkon Aurlien

Mens snøen fortsatt lavet ned midt i landet ved påsketider, gikk Hamang rundt og gledet seg som en unge til å legge i vei på den nyinnkjøpte motorsykkelen.

Men før det skjedde gikk han metodisk over alle detaljer, for å forstå teknikken og for å se etter tegn på eventu-
elle feil.

Det samme gjorde han med kjøredressen. Han begynte helt

nede, og gikk metodisk oppover til å ende med en grundig gjennomgang av hansker og hjelm.

Så begynte han en tredje gang, med å tenke kjøring og hvordan kjøre ut av mulige faresituasjoner. Hvilket spor skal jeg velge i den og den situasjonen? Hva gjør jeg om det kommer en bil inn i synsfeltet fra høyre? Hva gjør jeg om jeg hører et horn rett bak meg? Hva om motorsykkelen plutselig får en uventet bevegelse?

–Å være forberedt og å ha gode rutiner gir stor trykthet ved motorsykelkjøring, sier han.

Flasket opp

For Per Cato Hamang er motorsykel en stor del av livet og av gleden ved å ferdes på vegene både i Norge og i utlandet. Sensoren er flasket opp med trafikkopplæring; som sønn av en engasjert kjørelærer gikk samtalen rundt middagbordet ofte på trafikk, ferdigheter og teknikk.

Selv har han i flere år vært engasjert i racingsporten, både som kjøreinstruktør og i å bygge mental styrke til å knipe hundredeler.

–I vanlig trafikk snakker vi ikke om hundredeler. Der snakker vi om effektivitet og trafikkikkerhet, om å ha glede ved å kjøre sammen med andre og å føle trykthet. Noen sier at det skaper utrykthet å hele tiden være bevisst på feil og farer. Jeg mener vi skal øve der det er skummelt, for å mestre. Å mestre og å ha gode rutiner gir trykthet, sier han.

» Jeg mener vi skal øve der det er skummelt, for å mestre"

Rustfjerning

Denne uken er han instruktør for en gruppe motorsykkelsensorer i Statens vegvesen. Etaten har innført krav om oppfriskingskurs for alle sensorer tidlig i sesongen.

– Det er viktig. Det er ikke bare motorsyklene som rustar når de ikke brukes, det gjør også vi mennesker. En som ikke har kjørt motorsykel på flere måneder trenger litt oppfrisking. Det er spesielt viktig nå på våren, når bilistene ikke er vant til å dele vegen med tohjulinger og faktisk har en utrolig evne til ikke å se oss, sier han.



Tips: Per Cato Hamang gir gode råd om "vårpuss" på både teknikk og ferdigheter. (Foto: Håkon Aurlien)

MC-folkets drømmeveg

For to år siden opna landets første 0-visjonssveg for mc-føraren. 15 kilometer av fv. 32 mellom Siljan og Skien er blitt mc-folkets draumeveg.

Kjell Wold

Vegvesenildsjel og mc-førar Jan Petter Lyng tar oss med på ein prøvetur på nullvisjonsvegen i Telemark. På ei strekning på rundt ei mil er det gjort ei rekke trafikktryggleikstiltak spesielt tilrettelagd for mc-kjøretøy. Det mest revolusjonerande med mc-vegen er den spesielle underskinna (mc-skinna) i hard plast som er montert på undersida av alle siderekker og skarpe ytterkurver. Skulle ein mc-førar skli og falle av sykkelen, forsvinn han ikkje ut i terrenget mot eit tre eller ein steinur. Han risikerer heller ikkje livet i møte med ein av stolpane på siderekkeret.

– Det var stor stemning blant eit hundretal mc-førarer som deltok på den offisielle opninga av den mc-tilrettelagte vegstrekninga i 2008, sier Lyng stolt og glad.

Han helsa også velkommen at

Statens vegvesen i Telemark no følger opp dette med nye rekkverks-tiltak på rv. 36 nord for Skien. Men mc-vegen Siljan-Skien har ikkje berre fått påmontert underskinner på siderekkeret. Sideterrenget er og rydda og mjuka opp. Skarpe steinar, kratt og tre er fjerna. Lyktestolpar er og flytta frå ytterkurve til innarkurve og skilt er flytta tilsvarende frå skarpe svingar. Trafikkis-kringstiltaka for mc på fv. 32 har kosta fem millionar kroner og inkluderer i tillegg nylagd asfalt. Mc-førar både frå Telemark og elles i Noreg ser no fram til nye, liknande tiltak andre stader i landet.

Ildsjel: Mc-førar Jan Petter Lyng i Statens vegvesen på sin draumeveg. (Foto: Kjell Wold)



Tips til rustopløsinga

Her er noen praktiske råd fra Per Cato Hamang

1. Begynn med klærne

Start med skoene, sjekk at alt er som det skal etterhvert som du går oppover. Tenk funksjon og sikkerhet.

Hjelmen er viktigst, den bør være som ny. Etter 5-6 år er den gjerne moden for utskifting. Jeg ville ikke spart der.

Prioritet to er gode støvler og hansker. De skal du ta imot med om du går i bakken.

Dressen bør være tilpasset kjøringen, skal man kjøre tidlig er det lurt å ha varmt tøy. Jeg foretrekker skinn, men kevlar er nesten like bra. Impregnering er lurt mot regn.

Ryggskinne er vanlig i dag, og er en stor hjelp om du skulle komme ut for noe.

2. Motorsykkelen

Begynn forfra og sjekk detaljert bakover for å se at alt er i orden. Jeg har sett ulykker som skyldes småfeil.

Det mest vanlige er at det lekker fra gaflene foran. De er viktige og må være i orden.

Dekken er enda viktigere, husk at det bare er et areal på en femøring som er i kontakt med bakken. Se nede i mønsteret etter sprekker og skader.

Har du ny sykkel eller har hatt den på verkstedet, må du selvfølgelig kunne stole på dem. Men du bør venne deg til å ta en sikkerhetskontroll før en kjøretur, for å se etter tegn på at noe ikke er helt bra.

3. Deg selv som fører

Det er lurt å være med i en klubb og snakke med andre om ting som berører dere alle. Det kan gi innsikt og bredde.

Så bør du sette deg ned og tenke gjennom en første kjøretur, faktisk detaljplanlegge en kjørerute. Planlegg tid og sted, hvor du skal kjøre og hva du skal se etter langs ruten. Det er mye lettere å trene opp igjen forutseenhet om du

vet på forhånd hvor du skal kjøre. Ikke kjør langt; man blir faktisk raskt sliten etter å ikke ha kjørt et halvt års tid.

Planlegg en sving innom en kjøregård, et område der du kan manøvrere litt ved å svinge høyre-venstre og variere farten. Og tren litt på en panikkbrems rett frem, for at du skal ha det både i tankene og i hendene.

Tren litt på hvilken hastighet du skal ha i skumring når dyr plutselig kan hoppe ut foran deg.

Tren litt på hva du gjør om du kjører mot et hull i veien. Vær klar over at bare de beste klarer en unnamanøver, at et slag rett frem kan være lettere å mestre om du ikke makter å stanse.



MC-VÅREN

-Vi vil bli sett!

I disse dager aksjonerer medlemmer av Norsk Motorcykel Union (NMCU) rundt i landet for å fortelle folk flest at nå er motorsyklistene ute på vegen igjen.

Håkon Aurlien

-Hvert år blir mellom 10 og 15 motorsyklistere drept, og mer enn 200 skadd, i kollisjoner mellom biler og motorsykler. I veldig mange tilfeller ser bilføreren rett og slett ikke motorsyklisten og spesielt på våren er det nødvendig å minne bilistene om at vi faktisk er på vegen igjen, sier Morten Hansen, generalsekretær i NMCU.

Vårvekking

-Siden tidlig på 90-tallet har vi hatt en kampanje omtrent hvert annet år for å vekke bilister etter vinteren. "Hei, nå er vi her igjen" er den litt muntre meldingen. Vi har også en mer alvorlig melding gjennom en video som er temmelig sterk i symbolikken. (se Youtube: "nmcu bugs")

-Vi tror nok vi må fortsette med denne "vekkingen" også i fremtiden. Så lenge vi har biler som kjøres av mennesker vil motorsyklistene overses når de er tilbake igjen etter en lang vinter, sier Hansen.

Ikke vant

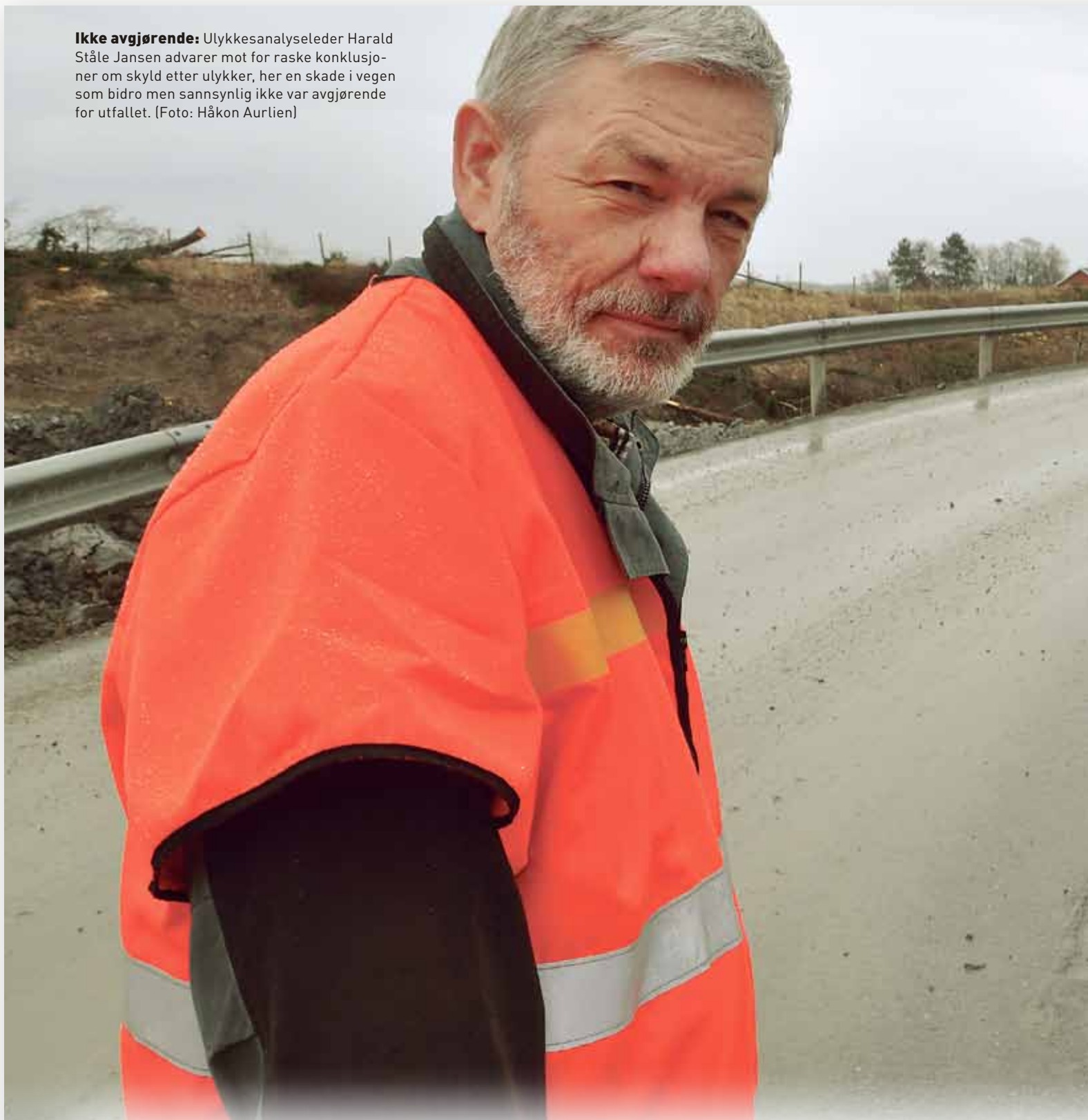
-Problemet er ikke at motorsykler og mopeder er usynlige, men at bilførerne ikke er innstilte på å se etter motoriserte tohjulinger. Det ligger ingen vond vilje bak men konsekvensene blir store, sier Hansen.

-En kollisjon mellom en bil og en motorsykkel vil nesten alltid føre til alvorlige skader på MC-ens fører og passasjer. I åtte av ti ulykker får bilføreren den juridiske skyld og må leve med en livslang belastning om å ha skadet eller drept et annet menneske i trafikken, sier han.



Vil bli sett: NMCU-generalsekretær Morten Hansen aksjonerer for å bli sett i trafikken. (Foto: Håkon Aurlien)

Ikke avgjørende: Ulykkesanalyseleder Harald Ståle Jansen advarer mot for raske konklusjoner om skyld etter ulykker, her en skade i vegen som bidro men sannsynlig ikke var avgjørende for utfallet. (Foto: Håkon Aurlien)



UNDERSØKELSE VEKKER INTERNASJONAL OPPMERKSOMHET Skal studere 100

Statens vegvesen og Norsk Motorcykel Union går nå sammen om en analyse av de alvorligste motorsykkelulykkene de siste fem årene.

Håkon Aurlien

- Dette er en studie som det skal bli veldig interessant å se resultatene av, sier Finn Harald Amundsen som arbeider med trafikksikkerhetssaker spesielt i vegdirektørens styringsstab.

- Tanken er å gå nærmere inn på materiale fra Vegvesenets ulykkesanalysearbeid. Det er

allerede foretatt tilsvarende studier av sykkelulykker og vogn- og togulykker, og det har vakt internasjonal interesse at vi nå også skal gjøre dette med motorsykkelulykker, sier han.

100 dødsulykker

Morten Hansen i NMCU inngår i arbeidsgruppa sammen med Torbjørn Trondsmoen og Lars-Inge Haslie fra Vegdirektoratet. - Vi vil studere rundt 100 dødsulykker som har rammet motorsyklistene og se om vi finner fellestrekk som er nye og som det er mulig å følge opp med konkrete tiltak, sier Hansen.

Arbeidet vil dreie seg om å studere tilgjengelig materiale, men også å kontakte motorsyklistene som har kommet nær ulykkene og som kan ha til-

leggsinformasjon. Han håper at gruppa vil kunne konkludere om sammenhenger som mange snakker om, men som miljøet savner konkret viten om.

NMCU har satt opp et 20-talls spørsmål som de ønsker å få besvart. Ett er i hvor mange ulykker den forulykkede var offer for en annen trafikants feilhandlinger. Et annet er hvor mange som skyldtes ekstremadferd hos motorsykkelføreren, det være seg trafikkfarlig adferd eller ulydighet. Rusmiddelbruk, type motorsykkel, bruk av sikringsutstyr og kjøring alene kontra i gruppe er også eksempler på temaer som de tre vil studere nærmere.

- Ikke fordele skyld

-En ulykke har sjelden én årsak alene, sier Harald Ståle Jansen

som leder ulykkesanalysegruppen i Statens vegvesen Region øst.

- Vår oppgave er ikke å fordele skyld, derimot å finne frem til de faktorer som skapte ulykken slik at de som har ansvar for de enkelte bidragene kan ta ansvar og hindre nye ulykker, poengterer han.

Asfaltlappen foran Jansen var ikke der da en motorsyklist mistet kontrollen for snart to år siden, veltet og ble overkjørt av en møtende lastebil rett utenfor tettstedet Ask sør for Gardermoen.

Både i lokalmiljøet og i motorsykkeltreter ble ulykken umiddelbart forklart med slett vegvedlikehold, at føreren omkom etter å ha kjørt ned i et hull i vegen eller sklidd på løs grus.

MÅL: En mc-strekning i hvert fylke

I Statens vegvesens ferske nasjonale tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg tas det til orde for å planlegge en nullvisjonsstrekning for mc i hvert fylke etter mønster av Telemark (fv. 32 Siljan-Skien) som åpnet i 2008.

I den ferske tiltaksplanen heter det at etaten ønsker å ta initiativ til at det blir opprettet en vegstrekning per fylke der det gjennomføres særskilte tiltak for å ivareta trafikksikkerheten for motorsyklister ("MC-nullvisjonsstrekninger").

- Rot rammer de organiserte

- Motorsykkelulykker skiller seg fra andre ulykker ved å ha et mye større innslag av rotete kjøring. Det preger statistikken og rammer de organiserte motorsykkelførerne, sier Magnus Larsson i Ulykkesanalysegruppa i Statens vegvesen Region øst.

Håkon Aurlien

Larsson har arbeidet med ulykkesetterforskning i Sverige siden 1996 og tok fatt på tilsvarende oppgaver i Norge for to år siden. Han snakker ut ifra viten fra Sverige, mener bildet er det samme i Norge, men er spent på om dypstudien av norske MC-ulykker (se egen artikkel) bekrefter inntrykket.

- Veldig mange ulykker skjer på stjalne eller lånte motorsykler, med førere som ikke har førerkort eller er vant til å kjøre motorsykler, som ikke bruker sikkerhetsutstyr og som kjører raskt og uvørnt. Dette er rett og slett snakk om risikokjøring, opp mot villmannskjøring, som organiserte motorsyklister ikke kjenner seg igjen i, sier han.

- Vi vet at det er mange som kjører motorsykel på en pen og rolig måte. I Sverige fant vi sjelden ulykkesrapporter om de godt voksne motorsykkelførerne som nyter sommeren på langtur, sier han.

- Totalt har motorsyklister 18 ganger høyere risiko enn vanlig biltrafikk, men skiller vi mellom vanlig motorsykkelføring og råkjøring snakker vi kanskje om henholdsvis 3 og 30 ganger økt dødsrisiko, spår Larsson.



Mye rot: Magnus Larsson mener høyrisikokjøring rammer omdømmet til motorsykkelføring generelt. (Foto: Håkon Aurlien)

RKSOMHET:

mc-dødsulykker

UAG-gruppa kom etter grundige undersøkelser frem til noe annet. At det var en forsenkning der viste graverende vedlikeholdsvikt men gruppa mener det sannsynligvis ikke var viktigste faktor i ulykkesforløpet.

Ingen fasit

Da deres rapport ble gitt til de pårørende og senere til entreprenøren som hadde ansvaret for hullet, ble det rettet skyts mot gruppas arbeid. Blant annet har Norsk Motorsykkelunion (NMCU) i et brev til Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité kritisert gruppa for å ha frikjent vegforholdene og lagt all skyld på føreren som omkom.

- Vi har ingen fasit og råder heller ikke over sannheten. Det vi har prøvd å gjøre er å bruke

vår kompetanse til å tegne et objektivt bilde av det som skjedde da en normal kjøretur utviklet seg til en tragedie, sier Harald Ståle Jansen.

Tverrfaglig

I fem år har Vegvesenet hatt tverrfaglige ulykkesanalysegrupper som har gått inn etter meget alvorlige ulykker for å finne ut hva som er skjedd og hva som genererte skaden. Gruppene består av fagfolk fra tre miljøer; veg, fører og kjøretøy og skal sammen finne hvilke faktorer som kan ha medvirket når en normal kjøretur utvikler seg til en faresituasjon og ender som en dødsulykke.

- UAG-gruppene har en unik sammensetning. Jeg vet ikke om noe annet sted der fagfolk fra tre

fagmiljøer går så detaljert til verks, stiller vanskelige spørsmål til hverandre og blir enige om en felles beskrivelse av hva som skjedde og hvilke faktorer som var viktige og mindre viktige for skadeforløpet, sier Jansen.

Vanskelige spørsmål

Han avviser påstanden om gruppa blir innhabil når som i dette tilfelle en vegvedlikeholder skal være med og vurdere en ulykke der det er rettet kritikk mot vegforholdene.

- Det er når vegmannen stiller de vanskelige spørsmålene til trafikkmannen, eller kjøretøymannen utfordrer vegmannen, at vi får de svarene som bringer Vegvesenets trafikksikkerhetsarbeid fremover. I flere tilfeller har vi pekt på feil ved

vegutformingen selv om omverdenen har forklart ulykken med førerfeil, sier Jansen.

Ansvar

Han er ikke glad for at UAG-gruppas rapport kom ut til de pårørende og senere er brukt i en diskusjon mellom dem og entreprenøren om hvem som er skyld i ulykken. Diskusjonen er ikke avsluttet og skyldsspørsmålet kan komme for retten som en erstatningssak.

- Mange blir rammet av en trafikkulykke og de vil ha ulik behov for kunnskap om det som skjedde. Våre rapporter skal ikke brukes til å plassere skyld. De er der for å bringe frem kunnskap og å plassere ansvar som kan hindre at samme type ulykke skjer igjen, sier han.

REPORTASJE

"Vi kan ikke ha en kjerrestei mot Russland"

Ser man på dagens trafikk tall på grensen til Russland, trenger man ikke gjøre vesentlige endringer. Men regionvegsjef Torbjørn Naimak advarer mot å legge dagens tall til grunn. – Trafikken vil nemlig øke i fremtiden, spår Naimak.

Lisa Sundstrøm

– Vi kan ikke ha en kjerrestei mot Russland, sier han. Nordområdene er regjeringas satsingsområde i årene framover. Det handler om fiskeri og havbruk, olje og gass, mineralforekomster og reiseliv - og ikke minst internasjonale transporter som grensekryssingen til Russland. Store ord og mange vyer har vært sagt og skrevet de senere årene – men hva innebærer egentlig denne satsinga?

Tiltak- nå!

Torbjørn Naimak, regionvegsjef i Region nord er leder av styringsgruppa for nordområdeutredningen. En gruppe hvor samferdselsstatene og fylkeskommunene er representert og hvor også prosjektgruppa ledes av Statens vegvesen.

I dette intervjuet deler han noen av sine tanker rundt den ambisiøse satsinga.

Nordområdesatsinga har langsiktig perspektiv. I Nasjonaltransportplan 2014 – 2023 blir det en egen delutredning for nordområdene. Første del er å se på transportbehovene i nord – i samhandel med Finland, Sverige og Russland. Senere kommer andre del som skal synliggjøre en strategisk utvikling av transportnettet i Nord-Norge.

Det skal gjøres utredninger og analyser og ting tar tid. Samtidig

skriker politikere og næringslivet på tiltak – nå!

Langsiktig

– Langsiktig perspektiv betyr ikke at det ikke skjer noe før om 30 år. Det som skjer nå er en del av framtida, sier Naimak.

– Vi må tenke løsninger for det som skal skje i årene framover – og det er ikke alltid like lett. Vi må tenke scenarier på hvordan samfunnet kan utvikle seg og hva som vil kreves i årene framover. Og vi må tørre å tenke utradisjonelt.

– Utfordringa er å tenke langsiktig men samtidig ikke gjøre prosessen til et luftslott. Tiltakene må være så interessante for politikere og næringslivet at det gir gevinst på kort sikt, sier Naimak.

– Vi må tørre å satse

– Og hvordan gjør vi det?

– Noen hovedtransportåre må være på plass for at vi i det hele og store kan snakke om nordområdesatsing. Det betyr at det arbeidet vi gjør i dag på hovedvegnettet i nord er en del av satsinga for framtida i nordområdene. Som eksempel på det vil både opprusting av E6 ved Alta og Hålogalandsbrua være en del av dette.

Kjerrestei

– Riksvegen mot den russiske grensa må oppgraderes, selv om dagens trafikk tall ikke er så store at det må gjøres vesentlige endringer. Men vi kan ikke ha en kjerrestei mot Russland. Vi kan ikke ta utgangspunkt i dagens tollstatistikk og gjøre tiltak ut fra det. Vi må tørre å satse fordi dette området skal utvikle seg over tid og trafikk tallene vil øke.

– Men vet vi nok om framtida, og har vi kunnskap om det uforutsigbare og ukjente?

– Noe av problemene med samfunnsanalyser er at vi tar historiske tall og framskriver dem ut fra en utvikling hvor alt fortsetter som før. Vi fanger ikke opp de store samfunnsmessige endringene – det som er utenkelig i dag, svarer Naimak.



Framtid i nord: Torbjørn Naimak har mange tanker om nordområdesatsingen. Her er han avbildet i forbindelse med en bilbeltekampanje i Murmansk. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

Kortsiktig tenking

– Dersom vi for eksempel hadde sett etablering av Snøhvit ved Hammerfest ut fra et langsiktig transportbehov hadde det være en fordel at etableringa var på øya Seiland og ikke på Melkøya, sier Naimak.

– Dagens analysemetoder hadde dessuten neppe gitt svar på at Bergensbanen, Ofotbanen eller Nordlandsbanen skulle bygges. Noen ganger må man ta beslutninger selv om de tradisjonelle modellene ikke passer. Men det koster. Og utfor-

dringa er at både politikere og næringslivet tenker kortsiktig. Dessuten er det ulikheter i hvordan sentrale, regionale og lokale politikere tenker og satser, fortsetter han.

– Men verden er i utvikling og teknologien går forttere enn vi klarer å oppfatte. På 90-tallet foreslo jeg at vi skulle legge bredbånd i hovedvegnettet. Den gangen lo mange av meg, men hadde vi gjort det hadde det gitt stor samfunnsmessig gevinst, sier regionvegsjefen.

Stolt

– Hvordan føles det å være med på et arbeid om ei framtid som du og vi kanskje ikke får se fruktene av?

– Det føles bra – ikke minst fordi jeg ser at det skjer noe på kortere sikt. Dessuten er dette et veldig interessant arbeid som jeg er stolt av at vi har fått tillit til å styre her nord.

– For øvrig har jeg tenkt å være tilstede ei stund til, sier Torbjørn Naimak med et smil.

Ulykkesdrama for en rød horde

En kraftig frontkollisjon med flere drepte og hardt skadde. Det var dramaet som utspant seg for nær 500 rødrudd ved Skien trafikkstasjon.

Kjell Wold

Heldigvis var det bare en øvelse. Men en ulykkesøvelse av det svært realistiske og tankevekkende slaget med politibiler, ambulanser og brannbiler i full utrykning.

Mellom 500 og 600 rødrudd i Grenland var sammen med 57-58

russebiler invitert til stor trafikkikkerhetsdag i regi av Statens vegvesen i tett samarbeid med utrykkningsstatene, forsikrings-, bilbransjen og trafikorganisasjoner i Grenland.

– Det er fjerde gang vi arrangerer et slikt stort trafikkikkerhetstreff for russerne i regionen. Rødrussen får sikkerhetskontrollert bilene sine samtidig som vi legger inn passe doser TS-opplæring i form av konkurranser, informasjon og en stort anlagt ulykkesøvelse, der vi ønsker å gi et så realistisk bilde av en alvorlig trafikulykke som mulig, forteller Jan Petter Lyng i Statens vegvesen.



(Foto: Kjell Wold)

ITS-stipend ble delt mellom to kandidater

Årets ITS-stipend på 25000 kroner ble delt mellom Helen Moen og Eivind J. Bæra som har skrevet hver sin masteroppgave ved NTNU.

Henriette Erken Busterud

Begge leverte inn førsteklases

besvarelser som juryen ikke klarte å skille.

Eivind J. Bæra har skrevet om bruk av kjøprising på Nord-Jæren, mens Helen Moen får prisen for en oppgave om tilfartskontroll på E39 mellom Sandnes og Stavanger.

Prisen, som deles ut av Triona AS, ITS Norge og Statens vegvesen, ble overrakt på ITS-konferansen i midten av april.

Fornøyd prisvinner: Eivind J. Bæra, som nå er ansatt i Multi-consult, fikk ITS-stipend masteroppgaven han skrev for Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Forsterket vegoppmerking: Ved å legge oppmerkinga i et spor i asfalten som har ei spesiell kurve får oppmerkinga større effekt. (Foto: Statens vegvesen)

Lønnsomme linjer

Statens vegvesen vil bruke mer en type oppmerking som ligger lengre slik at kostnadene halveres.

Henriette Erken Busterud

Sjåføren ser og hører linjene bedre - mens naboene hører mindre.

I ni år har Statens vegvesen jobbet med å finne kantlinjer som ikke slites vekk av brøytebiler og piggedekk. Og nå har de funnet gode løsninger på såkalt forsterket oppmerking.

- Vi freser spor i asfalten med ei spesiell kurve før vi legger selve oppmerkinga i sporet. Det gjør at det blir vibrasjon og en spesiell frekvens når en kjører over. Disse linjene er mer slitesterke, enkelt å legge og har bedre egenskaper enn tradisjonelle plane linjer, sier Bjørn Skaar fornyd - som har ansvar for vegoppmerking i Statens vegvesen.

Høres mindre og synes bedre

- Det som er så bra er at du merker romlinga i bilen, noe som gjør deg mer oppmerksam, uten at det blir sjenerende støy for de som bor langs vegen. Når linjene legges ned i et spor, høvles de heller ikke bort av brøytebilen eller slites av piggedekk på vinterstid. Samtidig synes linjene bedre i mørket ved våt vegbane - da de ikke blir dekket av vann slik som plane linjer. Testlinjer

er blant annet lagt på prøvefelt langs rv. 3 og rv. 20 i Hedmark, og fagfolk fra flere land har vist interesse for resultatene fra forsøkene.

Oppsiktsvekkende levetid

I følge Skaar koster det mer å legge slike linjer, men det lønner seg likevel, både fordi linjene blir liggende lenger og fordi de virker bedre.

- Vi har oppsiktsvekkende lang levetid på kantlinjene noe som gir lave levetidskostnader. Faktisk blir levetidskostnadene halvert, sier Skaar.

Det er også foretatt tester med såkalt forsterket midtoppmerking med sinusformet rumleriller på flere strekninger på veger både i Region øst og Region sør.

- Våre målinger viser at bilistene plasserer seg lengre til høyre fra midten der det er slike midtlinjer. I tillegg har fartsmålinger vist at folk kjører litt saktere

Straktiltak

Skaar mener at denne type vegoppmerking bør brukes som et straktiltak der det er mange møteulykker. Bakgrunnen er at undersøkelser fra utlandet viser at slik vegoppmerking har effekt både på møte- og utforkjøringsulykker.

- Å legge slik vegoppmerking trenger ingen omfattende planlegging. I påvente av midler til å bygge midtskiller, kan det legges slik forsterket midtoppmerking. Ikke minst er dette noe som kan tas i bruk der vegen er for smal til å ha fysisk skille, og regionene vurderer

nå hvor det er aktuelt å legge slike linjer, sier Skaar. Skaar understreker at denne type kantlinjer også kan

ha ei negativ side.

- Når vi freser spor i asfalten er det viktig å ikke lage farlige kanter

for de på to hjul. Derfor har vi MC-kjørere som tester dette og gir tilbakemelding.

Rotbløyte mot saltskader

Trær som er utsatt for salting får mindre skader dersom de vannes før bladene springer ut.

Inger Lise Sagmo

Det viser en studie som Bioforsk har gjort for Statens vegvesen i regi av Salt Smart-programmet.

I studien ble fem treslag utsatt for saltbehandling som om de hadde stått langs en veg som saltet. Etter "saltsesongen" ble noen av trærne vannet ekstra før bladene sprang ut, og resultatene viser tydelig at de fikk tydelig mindre skader på bladverk og utvikling enn plantene som først ble vannet senere.

- Forsøkene er utført på relativt små trær, og vi vet ikke om vanning vil ha samme effekt på større trær. Vi har også satt i gang et forsøk der vi vasker trær i en ny allé på Eidsvoll i Akershus, og resultatene fra dette forsøket vil gi oss en indikasjon på om virkningen er den samme på trær som er plantet langs veger som saltet, forteller Astrid B. Skrindo

i Statens vegvesen.

Studien viser ellers at jordtype ikke har noen betydning for hvor

mye de påvirkes av salt, og at organiske midlene ikke gir mindre negative effekter enn salt.



Vann mot saltskader: En studie viser at trær får mindre saltskader hvis de vannes før bladene springer ut. (Foto: Inger Lise Sagmo)

LANDET RUNDT



Turre tunnelar

VALLAVIK ■ Det pågår arbeid med vassikring av tunnelane på tilførselsvegane til Hardangerbrua. Tilsaman 2 100 meter tunnel er bygd og 60-70 prosent av lengda krev vassikrings-

plater med armeringsnett. Det blir påført 8 centimeter med sprøytebetong med polyprofilenfibres utanpå skumplatene. Vassikringa blir fullført til hausten. (Foto: Geir Brekke)



Gabriels manndomsprøve

HØNEFOSS ■ Han har ikke lang fartstid i Statens vegvesen. Men rumeneren og kontrollingeniøren Gabriel Ciur (bildet) har med glede kastet seg ut i jobben med ny rv. 7 mellom Ramsrudhellinga og Kjeldsbergsvingene på Ringerike

– En utrolig fin og spennende jobb med veldig varierte oppgaver. Og for et interessant vegprosjekt her i hjemkommunen min, sier Gabriel entusiastisk. For ikke lenge siden var sivilingeniøren industriarbeider på Hønefoss. (Foto: Kjell Wold)



Kraftig snøsmelting

STORSTEINNES ■ De høye temperaturene og påfølgende intens snøsmelting, har ført til vanskelige kjøreforhold på enkelte vegstrekninger. Dette bildet er tatt på fylkesveg 858 på Storsteinnes, hvor så

og si hele veien var en stor dam med smeltevann. Bilene måtte midt i en sving bytte til motgående kjørefelt, for å komme unna de verste vannmengdene. (Foto: Sigurd Skjelmo)



Fikk kjøre gravemaskin

ASKIM ■ Christian Høytomt (11), elev ved Rom skole i Askim, var en av mange barn som ble invitert til en "påskjønnelsesdag" av Statens vegvesen og Skanska forrige uke.

Et høydepunkt ble å kjøre gra-

vemaskin sammen med gravemaskinfører Geir Søland. Bakgrunnen er at den nye E18 skal gå i tunnel frem til den nye Glommabrua, og at skolebarn må krysse anleggsområdet for å komme til og fra skolen.

Flere sikkerhetstiltak er gjort og de er fulgt opp så godt at barn som bor inntil anleggsområdet ble invitert til aktivitetsdag på anlegget med kjøring av gravemaskin, tur i tunnelen på løp og brus. (Foto: Erik Larstuen)

Beredskapsøvelse for Storkrifast

STORKRIFAST ■ Torsdag 8. april ble det gjennomført beredskapsøvelse for Storkrifast. Øvelsen var lagt til parsellen rv. 70, Øydegard – Bronneset.

– Målet for øvelsen var tredelt, opplyser sikkerhets- og beredskapsleder Ole Chr. Torgalsbøen. Test av entreprenørens beredskapsplan og evne til å håndtere ulykker på anleggsområde. Varslingsrutiner fra entreprenør mot byggherre. Samvirke mellom nødetatene, entreprenør og byggherre. (Foto: Sperre Austnes)





Flaskehals: Dette er ein del av fv. 7 (riksveg fram til årsskiftet), Skeianeset, ein flaskehals som vert utbetra gjennom Kvammapakken. (Foto: Roald Sletten)

No skal vi plukka pengar i Hardanger

Hugsar du visa om modne plommer og raude morellar og vin og cider ifrå spann? Til sommaren vert låta omskrive til "...plukka pengar i Hardanger", for da kjem det opp fire nye bomstasjonar – for Kvammapakken og Vossapakko

Synnøve Lien

Of seinare, når Jondalstunnelen og Hardangerbrua er ferdige, kjem det enda to – i tillegg til innkreving for Halsnøysambandet, Folgefonntunnelen og i Åkrafjorden der trafikantane har betalt bompengar i mange år. Men for dei to siste er visa snart slutt, om ikkje Stordalstunnelen på E134 melder seg på for å plukke pengar vidare i Åkrafjorden.

Initiativ

Starten kan vere slik: Ein lokalpolitikar får ikkje forventningane sine innfridd gjennom Nasjonal transportplan. Han får med seg fleire interessantar som til dømes næringsliv/reiseliv, og tar eit initiativ overfor kommunen.

Det vert skrapa saman pengar til å få utgreidd eit førebels trafikk- og finansieringsgrunnlag i samarbeid med Statens vegvesen, for å sjå om prosjektet er liv laga. Konklusjonen dannar grunnlag for eit prinsippved-

tak i kommunen og kanskje kan prosjektet kome med i ulike offentlege vegplanar.

Etter at meir detaljerte planar er lagt, vert det utforma ein bompengesøknad som vert behandla i kommunen, nærliggande kommunar, fylkeskommunen og til slutt med vedtak i Stortinget.

Pengeplukking gir resultat

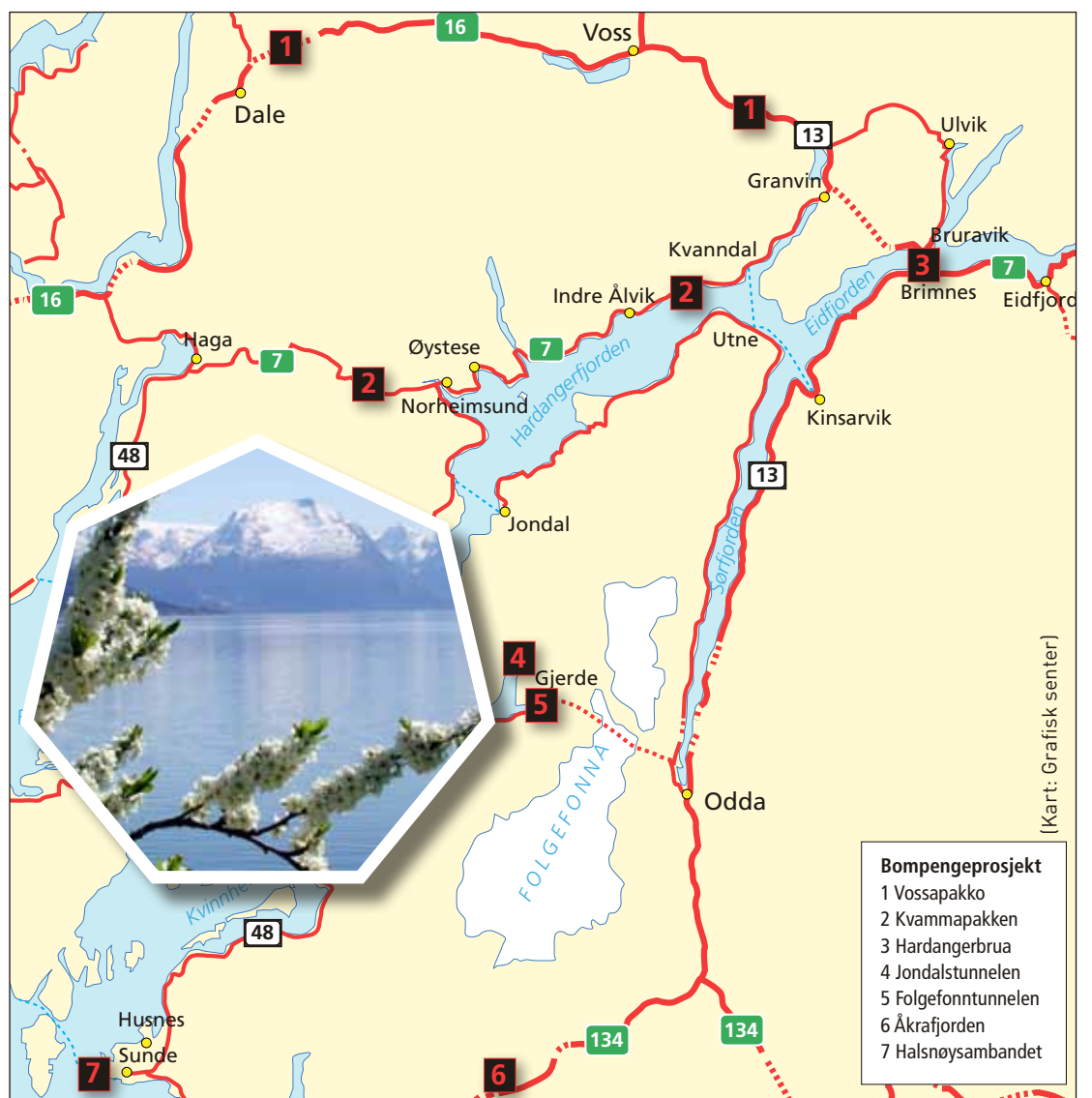
Gjennom Kvammapakken skal ni delprosjekt/utbetringar finansierast, tiltak som ikkje ville kome no utan bompengar. Fv. 7 skal utbetrast på fleire punkt og mjuke trafikantar vil få ein betre kvardag, for å nemne noko. Vossapakko er eit tilsvarande eksempel, der det mellom anna kjem ny tunnel på E16 bak Vossevangen og nytt E16-kryss på Stanghelle i Vaksdal kommune. Men her vert innført timesreglar slik at gjennomgangstrafikken slepp å betale to gonger. Verktøyet er AutoPASS.

Vestlandsfenomenet?

Heilt sidan den første bompengøren i Bergen i 1956, har vestendingen måtte finna seg i å bli plukka for pengar til ulike veg- og bru-prosjekt. Kvifor er det slik?

Regionvegsjef Olav Ellevset har ei forklaring, slik han har lært å kjenne vestlandsgemyttet;

– Folket har kava all sin dag med å berge livet og skaffe seg inntekt anten det er på sjø eller i brattlendt natur. Men initiativriksdomen og viljen til å gjere ein ekstra innsats for å betre tilhøva enda litt meir, er ein eigneskap som ligg i naturen hos vestendingen, seier Ellevset
– Slikt kjem det resultat av!



(Kart: Grafisk senter)

REPORTASJE

DU STORE KINESAR FOR EIT RASPROSJEKT:

"Den sunnmørske



Innfallsporten til Sunnmøre frå vest, får snart eit byggverk som vi i store ord og på sunnmørsk vis kan samanlikne med Den kinesiske mur.

Wiggo Kanck

Fylkesveg 60, mellom Hellesylt og Røyr i Stranda, er ein av dei viktigaste vegane til Sunnmøre. Strekinga er samstundes ein av dei mest rasutsette veggstrekningane i Møre og Romsdal. I Herdalen i Stranda kommune byggjast no ein ordentleg svæ-

ring av ein rasvoll. 650 meter lang og tolv meter høg er dei vitale måla.

Rasfare

Kvar vinter, sidan vegen vart opna i 1962, har denne strekinga vore stengt fleire gonger på grunn av rasfare og snøras. Byggjeleiar Arne Ola Stavseng, synes ikkje å bli særleg imponert når vi dreg dei store parallellane.

– Rett nok er det eit stort, men ikkje noko uvanleg byggverk. Det er ein rasvoll som skal verne trafikantane mot naturkreftane. Eg veit at den ikkje blir galaksenes høgaste. Eg veit ikkje om den blir verdas høgste rasvoll. Men, eg er ganske viss på at den er blant dei høgste og lengste

rasvollane vi har bygd her i landet, seier han noko beskjedent.

”Den sunnmørske mur” vil bli ein brøkdell av lengda til sin berømte ”storebror”. Men vår mur på Sunnmøre vert høgare! ”Den store mur” i Kina er etter nye målingar 8 851,8 kilometer langt forsvarsverk bygd av både jord og stein.

I eitt med naturen

Medan Den kinesiske mur er mellom seks og ti meter høg, vil ”Den sunnmørske mur” heve seg tolv meter i høgda i ei lengde på 650 meter. Rasvollen vil verte like høg som ei bygning på mellom fire og fem etasjar. At det vert tilkjørt 190 000 kubikkmeter stein og tunnelmasse i rasvollen,

eller 19 000 lastebiler fylt med steinmassar, seier noko om dimensjonane.

– Rasvollen er konstruert med ei slags trapp på baksida, som vert avslutta med ein seks meter loddrett mur av naturstein. Konstruksjonen tar bort krafta i snørasa, samtidig som den leier snø, is- og vassmassane langs etter muren og bort frå vegen. Etter kvart, når vi har lagt på jord og pynta til skråningane, vil volen gli i eitt med naturen. Sjølv om indre Sunnmøre har mange naturlege turistattraksjonar å by på, tviler eg på om vi nokon gang vil oppleve at rasvollen vår vil verte ein av dei. Men, eg er sikker på at den vil gjerne nytte for seg, seier Arne Ola Stavseng.

FAKTA

- Rassikringa av fylkesveg 60 er delt inn i tre byggjesteg.
- Anleggstart på 1. byggjesteg var 5. mai 2009
- Første byggjesteg skal vere ferdig i juni 2011.
- Sikringa har ei total lengd på rundt 9,6 kilometer.
- Samla kostnadsoverslag er kr 783 millionar 2008-kroner.
- Prosjektet Røyr – Hellesylt inneber ei forlenging av to tunnelar, og at to andre tunnelar vert stengde.
- De vert to tunnelar med ei samla lengde på ca. 7 450 meter

Vollsomme dimensjoner: 650 meter lang, og tolv meter høg. ”Den sunnmørske mur” i Herdalen på Sunnmøre blir like høg som ei bygning på mellom fire og fem etasjar. Da skal trafikantane i Herdalen på Sunnmøre vere ganske godt sikra mot ras frå fjellsidane. (Foto: Wiggo Kanck)

mur



▲ ▲ **Landemerke:** Den store muren av naturstein i "Helgesvingen" ved nedkjøringa til Hellesylt, blir eit anna godt synleg landemerke langs den rassicra fylkesvegen. Muren vil bli om lag 900 kvadratmeter med ein høgde på ni meter i ein lengde på om lag 100 meter. (foto: Wiggo Kanck)

▲ **Spesielt byggverk:** Arne Ola Stavseng (t.v.) medgir at det er eit spesielt byggverk som no reiser seg på Sunnmøre. Her er han sammen med prosjektleiar Oddbjørn Pladsen (bak) og byggeleiar Kristen Leganger (midten). (Foto: Wiggo Kanck)



Positiv: Museumsdirektør Geir Paulsrud ser store muligheter i en integrering av Kjøretøyhistorisk museum i Norsk vegmuseum ved Hunderfossen. (Foto: Håkon Aurlien)

Utredet bilmuseum ved Vegmuseet

Statens vegvesen er nå i gang med å utrede en sammenlåing av Statens vegvesens etatsmuseum med Kjøretøyhistorisk museum i Lillehammer.

Håkon Aurlien

– Det vil være flott om vi kan få den fantastiske samlingen av norske kjøretøyer til Hunderfossen. Vi har allerede et samarbeid, mange ser behovet for å få et enda tettere samarbeid mellom to beslektede museer, men skal vi få til dette må vi få noen avklaringer som går på både struktur og økonomi, sier museumsdirektør Geir Paulsrud.

Unik

Konkret dreier dette seg om langsiktig forvaltning av en unik samling på 66 biler og 21 motorsyklar som helt eller delvis er bygd i Norge. Det dreier seg også om midler til å bygge et nytt museumsbygg inntil Vegmuseet, og ikke minst midler til drift.

Bakgrunnen for arbeidet er at Kjøretøyhistorisk Museum i løpet

av noen år må ut av sine lokaler i Lillehammer sentrum. Samtidig er ildsjelene som står bak museet, som ble etablert i 1983, foran et generasjonsskifte.

I kjøretøyhistoriske miljøer er det bekymring for at en unik samling unike kjøretøyer kan bli splittet opp, og lettelse over at et tett samarbeid med Vegmuseet kan sikre samlingen i Norge.

Tidlig

Selv om steder som Strømmen, Kambo og Stavern er mest kjent i norsk kjøretøyhistorie, i senere tid Lunde og Aurskog, var Lillehammerområdet tidlig ute med motorisert vegtransport.

Landeveisløkomotivet Herkules rullet i Lillehammer og distriktet rundt i 1870, og den første bussruta gikk til Ringebu sommeren 1896.

Museet inneholder norsk bilhistorie fra de første sleder og vogner med hjul frem til Troll og Think.

– Dette er en veldig viktig del av norsk kulturarv og transporthistorie, og jeg håper vi kan nå frem og få gjennomført samlingen av museene i løpet av tre års tid, sier museumsdirektør Geir Paulsrud.



Unik historie: Denne elektrisk drevne lastebilen fra 1919 gikk i Gausdal og er satt i stand av ildsjeler i Kjøretøyhistorisk museum. (Foto: Håkon Aurlien)

AKTUELT



Denne Karen er industridesigner

Diplomoppgåven: Karen Zeiner har utdanninga si frå universitetet i Delft i Nederland. Der laga ho ein Intercity busstasjon som avsluttande diplomoppgåve.

Karen Zeiner (31) er industridesignar med litt meir enn eit halvt år bak seg i Statens vegvesen. Ho skal vera den første som er tilsett i Vegvesenet som nettopp industridesignar.

Kjersti Sandvik Bernt

– Det er kjempeinteressant å arbeide med utforming av det offentlege rom, seier 31-åringen.
– Kvifor industridesign i Statens

vegvesen?

– Vi ser ei utvikling der estetikk blir verdsett på ein annan måte enn tidlegare. Det er krav til både universell utforming og estetikk når ein byggjer nytt, seier Zeiner.

Karen Zeiner har utdanninga si frå det tekniske universitetet i Delft i Nederland. Der laga ho ein Intercity busstasjon hos eit byrå for offentlig transport som avsluttande diplomoppgåve. Seinare har ho arbeidd som industridesignar med utforming av bruer, stasjonar og haldeplassar.

Nye idear

– Arbeid innan transportsektoren er svært interessant, for her arbei-

dar vi med store kontekstar i motsetnad til produkt, seier Zeiner.

Støyskjerming og universell utforming er område Karen Zeiner kjem til å arbeide med i Statens vegvesen. I tillegg ønskjer ho å arbeide med utforming av bruer og konstruksjonar. Utforminga gjer ho i 3D.

– Eg ønskjer at vi kan bryte opp einsrettinga som skapast langs norske vegar ved bruk av tradisjonelle treskjermer. Vi bør tenke meir nytt om støyskjerming og tilpasse det betre til omgjevnadene. Ein måte å gjera det på er å plante grønne vekster i skjermane.

Karen Zeiner har også lyst til å prøve ut nye ting med universell utforming.

– Vi må ha eit høgare ambisjonsnivå og vi må samhandle med andre etatar. Det er ikkje nok med universelt utforma busshaldeplassar dersom det ikkje blir vidareført inne på bussen.

Spennande bakgrunn

Laila Løkken Christensen-Dreyer på planseksjonen i Stavanger tilsette Karen Zeiner fordi ho har ein spennande bakgrunn med kompetanse på både teknisk og estetisk side.

– Ved å få Karen med oss har vi styrka den estetiske formingskompetansen, og ho kompletterer arkitektmiljøet vårt, fortel Christensen-Dreyer.

– Eg har eit svært godt samarbeid med landskapsarkitektane og har blitt teken godt i mot. Ofte må eg forklare fagfeltet mitt for andre, men det er berre positivt å få sjansen til å selge inn faget mitt, seier Karen Zeiner.

Vil involverast tidleg

Ho trur det er mange oppgåver for ein industridesignar i Statens vegvesen.

– Det er viktig at design og estetikk tidleg blir ein del av eit prosjekt. Industridesign handlar om involvering i alle stadium av prosessen, ikkje overflatebehandling eller styling til slutt, seier Karen Zeiner.

Mime-prosjektet presenteres i USA

Mime-prosjektet skal nå presenteres i USA. Prosjektleder Kirsten Grønnerød skal vise frem hva man har fått til og hva Statens vegvesen forventer å få til under EMC sin verdenskonferens i Boston.

Helge Rong

Mime er navnet på Statens vegvesen sitt prosjekt for helhetlig informasjonsforvaltning. Oppdraget til Grønnerød og hennes medarbeidere er å utvikle et mest mulig helhetlig system for oppbevaring av dokumenter, samt etablere en god og logisk arbeidsflate for de ansatte. Et viktig delmål er å samle så mange

som mulige av etatens ulike systemer i en inngangsport, samtidig som man reduserer brukerskelen. Første trinn er allerede innført, i form av etatens nye intranett, vegveven. Med tiden skal dette utvikles til å bli en helhetlig virksomhetsportal.

Fjær i hatten

EMC er en av verdens ledende tilbydere av løsninger for informasjonsforvaltning. Til deres årlige verdenskonferens, som i år finner sted i Boston 9-13. mai, kommer et par tusen deltakere. Blant de riktignok mange, som får presentere nye løsninger, finner vi altså Kirsten Grønnerød med sitt Mime-prosjekt.

– For oss som jobber med Mime er det en stor anerkjennelse å få presentere vårt prosjekt i et slikt

forum. Vi vil her møte representanter for andre selskap som har likeverdige utfordringer som oss i arbeidet med å få til et godt system for helhetlig informasjonsforvaltning. At Mime av juryen er vurdert til å være så bra at det kan presenteres i en slik setting, er jo også en flott fjær i hatten til både prosjektet og Statens vegvesen, mener Grønnerød, som håper USA-turen også vil gi noe tilbake, i form av innspill fra øvrige deltakere på kongressen.

Erfaringsutveksling

Med seg til USA tar Grønnerød et lite knippe medarbeidere. Prosjektlederen håper de kan snappe opp tips og mulige løsninger til noen av de utfordringene Mime jobber med i dag.

– I løpet av 2010 har vi som mål å

få i drift flere av de modulene som utgjør Mime. Underveis har vi støtt på en rekke problemstillinger som ikke har latt seg løse i en håndvending. Er vi heldige kan vi både gi tips og få innspill fra andre som er i samme situasjon som oss. For jeg tror ikke Statens vegvesen er i noen unik situasjon i arbeidet med å få til bedre informasjonsflyt og systematikk. Lagring av data er ingen enkel affære, mener Grønnerød, som ser frem til begivenhetsrike dager i Boston.

Mime-prosjektet: Prosjektleder Kirsten Grønnerød skal nå ut i den store verden for å vise frem Mime-prosjektet. (Foto: Knut Opeide)



På studentjakt

På studentjakt: Margot Lynnum Bolstad foran teknologiens høyborg - der attraktive svinger svinger seg inn og ut av auditoriene. Målet er å få noen til å svinge innom Statens vegvesen også. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Hovedoppgaven til Margot Lynum Bolstad er å sjarmere studentene ved NTNU: Hun arrangerer en rekke aktiviteter som skal gi studentene et positivt bilde av etaten.

Henriette Erken Busterud

Kampen om kompetansen blir større og større, og ungdomskulene mindre og mindre. Sivilingeniører vokser ikke på trær, og de få som er må dyrkes godt.

Derfor har Statens vegvesen i flere år hatt en egen ansatt som skal pleie forholdet til disse. Margot startet i høst og har base hos Teknologivdelingen i Trondheim, men den tidligere byggstudenten har snart ni års erfaring fra ulike avdelinger i Statens vegvesen.

Mange aktiviteter

– Jeg stortrives i denne jobben. Jeg gjør alt fra å delta på stand på ulike arrangement, til å arrangere ekskursjoner, julegrøt og PR-møter.

– Vi har en del faste poster på programmet, men vi prøver litt nye ting også. Nylig var vi med på et arrangement hos bergstudentene. Det var veldig positivt, og

det var få andre bedrifter til stede, noe som gjorde at studentene tok seg tid til å besøke alle standene sier Margot.

Teori og praksis

Ellers er det mange studenter som ringer Margot for å få sommerjobb, og hun hjelper også til med å skaffe prosjekt- og masteroppgaver.

– Før påske hadde vi for eksempel med 4. klassestudentene fra fagene vegteknologi og fysisk planlegging til Nord-Trøndelag. Der fikk vi blant annet sett på vellykkede tiltak i Namsos og Steinkjer, men vi fikk også høre og se om problemene ved raset i Kattmarka og Løsberga.

På Stjørdal fikk vi god informasjon og befaring av en parsell i forbindelse med prosjektet E6 Trondheim-Stjørdal. Jeg tror nok det var lærerikt for studentene. Det virkelige liv er litt mer komplekst enn i teorien og utfordringer dukker stadig opp!

Unnfanget Puma

Margot har ikke bare satt to barn til verden, hun unnfanget også Puma i sin tid, som lever i beste velgående. Da hun startet i Statens vegvesen i 2001 var det få unge kolleger.

– De fleste var en god del år eldre enn meg, og jeg hadde behov for å ha kontakt med andre nyuttannede rundt om i etaten.

Puma har vært en fin måte å bygge nettverk på, understreker Margot.

I Trondheim er det forresten veldig mange nyansatte, som drar på fjelltur og gjør artige ting i lag utenom jobben, så det lover godt, sier Margot.

God ambassadør

Margot stortrives og er en god ambassadør for etaten.

– Det aller beste er kollegene og det gode arbeidsmiljøet samt muligheter for å skifte jobb internt og faglig påfyll. Dette, sammen med fleksitid og at du har tid til å fordype deg og får mye ansvar når du er nyansatt, er ting jeg framhever når jeg snakker med studenter.

Klokker inn bussene

Student Sigrid Bøckman ved NTNU er en av mange som skriver prosjektoppgave i Statens vegvesen. Hun ser på stopptid før og etter innføringen av elektronisk billettering på busser.

Henriette Erken Busterud

Sigrid Johanne Bøckman går 9. semester på Veg- og samferdsel på NTNU. Hun har både vært på ekskursjon og hatt relevant sommerjobb i Vegvesenet. Nå skriver hun også prosjektoppgave og er godt fornøyd med oppfølginga hun har fått i etaten.

Oppgave

– Jeg ville skrive en oppgave om kollektivtrafikk og ITS. Dette er et spennende og framtidsrettet

område. Før T:kortet (elektronisk billettering) ble innført i Trondheim ble det registrert hvor lang tid bussene brukte på holdeplasser. Nå har over 70 prosent T:kortet. Jeg skal blant annet se hvordan tidsbruken har endret seg og hvor stor andel holdeplasstida utgjør av reisetida. Jeg skal se på hvilke faktorer som har noe å si for hvor lang tid bussen stopper og hvordan holdeplasstida kan reduseres, forklarer Bøckman.

Stoppeklokke

Bøckman har både reist med de mest trafikkerte bussene i Trondheim fra start til slutt i rushtida og stått på holdeplasser med stoppeklokker for å sjekke stopptid og tidsbruk pr passasjer på på- og avstigning.

– Jeg ser at de som ikke har T-kortet og ikke har pengene klare forsinker alle passasjerene som må vente, noe som er ganske respekt-

løst, sier Bøckman, som mener det er et stort potensial for å redusere stopptida på ulike måter.

Resultatene fra undersøkelsen vil være ferdig i juni, og informasjonen vil være til nytte for flere aktører innen kollektivtrafikk.

Tar tida: Student Sigrid Bøckman sjekker om bussen bruker mindre tid enn før på holdeplasser etter at det ble innført elektronisk billettering i Trondheim. (Foto: Henriette Erken Busterud)



MILJØ

Ytre miljøplaner: Ytre miljøkvaliteter skal inn i YM-planer og kontrakter, noe som skal gjøre Statens vegvesen bedre på miljø. Viltundergang for elg er et eksempel på tiltak i en YM-plan. (Foto: Inge Ove Tysnes)



Mer fokus på miljø

Statens vegvesen krever at det lages ytre miljøplaner både i byggeprosjekter, og drift- og vedlikeholdsprosjekter. Planene er grunnlaget for hvordan ytre miljø skal håndteres i kontrakter.

Henriette Erken Busterud

– Dette vil ha mye å si for miljøet. Når vi ser tilbake om ti år vil vi se at dette var et riktig grep. Det fastslår Eirik Øvstedal som er leder av Byggherreseksjonen i Vegdirektoratet.

To deler

– HMS har stått i fokus under

anleggsarbeidet. Men i HMS omfatter både arbeidsmiljø og deler av ytre miljø som for eksempel forurensning av grunnen og håndtering av avfall. For å få bedre kontroll og gjøre det enklere å følge opp det ytre miljøet, har vi delt planleggingen i en sikkerhet, helse og arbeidsmiljøplan (SHA-plan) og en ytre miljøplan (YM-plan). YM-planen omfatter alt innenfor ytre miljø fra luftforurensning, avfall, forurensning grunn, kulturminner og biologisk mangfold til estetikk, forklarer Øvstedal.

HMS skal fortsatt benyttes som begrep, det er kun den tidligere HMS-planen som splittes i to planer og endrer navn til henholdsvis SHA-plan og YM-plan.

» Når vi ser tilbake om ti år vil vi se at dette var et riktig grep

Inn i kontrakter

YM-planene skal omfatte miljøkvalitetene som ligger i reguleringsplanprosjektet slik at disse kvalitetene sikres i byggeprosjektet og ved drift og vedlikehold. I alle kontrakter fra bygging til drift og vedlikehold skal YM-planen ligge som grunnlag for ytre miljøkrav.

– Når vi lager anbudsgrunnlag går vi gjennom alle dokumentene i reguleringsplanprosjektet og sørger for at de ytre miljøkvalitetene kommer inn i YM-planene og kontraktene. Er det for eksempel vilt- underganger langs en veg som skal bygges ut, skal dette beskrives og prosjekteres i konkurransegrunnlaget i henhold til kvaliteten som er angitt. Kvalitetskravene kan

eksempelvis være minimum bredde og høyde for at viltet vil bruke undergangen. Det kan også være krav til landskapstilpassing og estetisk utforming. Hvis noen miljøkvaliteter mangler helt eller er mangelfullt behandlet i reguleringsplanprosjektet, kan dette legges inn i YM-planen, sier Øvstedal. YM-planen vil være et fast tema på byggemøtene, og Vegvesenets kontrollører vil sjekke at planene følges opp.

Revidert veileder

Kravene til YM-planen og hvordan den lages er beskrevet i en revidert utgave av veilederen. Det er også laget sjekklistor.

– Vi starter opplæring av de som jobber med drift- og vedlikeholds-kontrakter denne uka, så kommer de som har ansvar for utbyggings-kontrakter og andre etter hvert.

Mal for YM-plan med veileder skal benyttes på alle kontrakter, og vi oppfordrer brukerne til å komme med innspill og forslag til bedringer underveis.

Viktig å behandle tidlig

– Det er viktig å tenke gjennom miljøkvalitetene i en tidlig fase, slik at vi får den beste løsningen for miljøet. Det kan bli dyrt og vanskelig å rette opp tabber underveis. Vi har et ganske ferskt eksempel fra et prosjekt der det ble brukt tropisk tømmer. Det nye opplegget vil sikre at slike materialer ikke benyttes, sier Øvstedal.

FAKTA

SHA-plan = Sikkerhet, Helse og Arbeidsmiljø-plan
YM-plan = Ytre Miljøplan

Strammer opp arbeidsvarslinga

– Arbeidsvarslinga har generelt sett vært for dårlig i Sør-Trøndelag den siste tida. Derfor ønsket vi i samarbeid med Politiet å invitere entreprenørene til et møte om varsling og sikring av arbeid på eller nær offentlig veg.

Lars Erik Sira

Det forteller Mads Ole Kringen i Statens vegvesen. En del uheldige hendelser, negative medieoppslag

og tilfeller der Politiet har bøtelagt entreprenører dannet bakteppe for møtet der rundt 100 aktører var til stede, deriblant Arbeidstilsynet. Kringen forklarer at formålet med arbeidsvarsling er å sikre arbeidere og alle trafikantgrupper ved et arbeidssted.

– Arbeidsvarsling er HMS (helse, miljø, sikkerhet). På møtet la vi vekt på entreprenørenes egen HMS og risikovurdering før de starter opp et arbeid. De skal ikke sette i gang arbeid på veg før det foreligger en godkjent arbeidsvarslingsplan, understreker Kringen.

– Det er ikke bare entreprenø-

rene som må bli flinkere. Også internt i Vegvesenet må vi sørge for at vi har tilstrekkelig kompetanse på arbeidsvarsling, slik at vi kan utøve rollen vår som byggherre og skiltmyndighet på en profesjonell måte. Vi skal være forbilledlig i alt HMS-arbeid. I dette ligger at etaten legger vekt på å holde høyere nivå enn minimumskravene i gjeldende lover og forskrifter, sier Kringen.

Sikker jobb: Håvard Tømmervold i Politiet og Mads Ole Kringen jobber for sikrere byggeplasser. (Foto: Lars Erik Sira)





Viktig å kjøre mye: Martine Myhre Moen er ferdig med trafikkalt grunnkurs og i gang med å øvelseskjøre. I følge Statens vegvesen bør en kjøre minst 140 timer før en kjører opp. (Illustrasjonsfoto: Henriette Erken Busterud)

Bør kjøre minst 140 timer

Risikoen for å havne i ei bilulykke er størst for ferske sjåførere. Derfor vil Statens vegvesen at folk bør ha kjørt minst 140 timer før førerprøven. I dag er snittet på 100 timer.

Henriette Erken Busterud

Forskning viser at det ville vært færre ulykker dersom de nye førerne hadde skaffet seg mer kjøreefaring før de tok førerprøven. Risikoen for å havne i ei ulykke reduseres kraftig den første tida etter at de har fått førerkort. Samtidig viser forskning at ungdom som har kjørt mye før de tar lap-



Rådgiver Christina Eriksen i Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

pen, er mindre utsatt for uhell når de begynner å kjøre på egen hånd.

Mål om 140 timer

Statens vegvesen ønsker at folk skal kjøre mest mulig før de tar førerkort.

– Førerprøvekandidatene har i dag kjørt i underkant av 100 timer før de kjører opp. Vårt mål er at de bør ha minst 140 timer. For å få nok tid til å kjøre før de tar førerprøven oppfordrer vi folk til å ta kontakt med trafikkskolen og starte med øvelseskjøring to år før de har tenkt å kjøre opp, sier Christina Eriksen, som jobber med å spre kunnskap om føreropplæring i Statens vegvesen.

Inviterer til møter

Hvert år inviterer Statens vegvesen alle foresatte til 16-åringer til et møte. Her informerer de om føreropplæringa og gir tips om hvordan de kan bidra til at ungene deres blir så sikre sjåførere som mulig. På møtet får foreldrene også et hefte der de kan lese om hvordan føreropplæringa er lagt opp og hvor viktig det er med mengdetrening. I tillegg får de spill og "L", som er obligatorisk under øvelseskjøring.

– Vi anbefaler å ta kontakt med en trafikkskole tidlig for å legge opp et samarbeid rundt opplæringa av den nye bilføreren. Foresatte bør også bli med på et par kjøretimer i starten. Trafikkklæringen er nok best til å forklare gode arbeidsvaner når det gjelder å kjøre bil. De foresattes rolle er først og fremst å stille opp slik at de unge får nok øvelse, sier Eriksen.

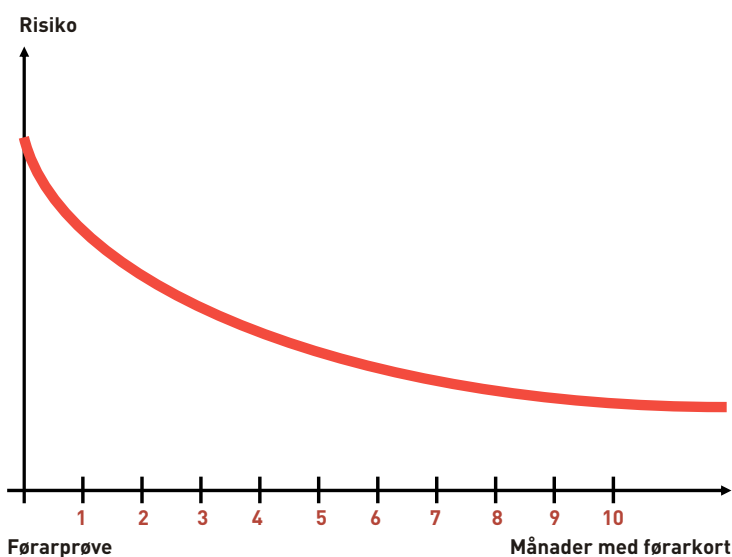
– For å få føreropplæringa til å virke etter intensjonen er det vik-

tig med et samarbeid mellom elev, trafikkskole og privat ledsager gjennom hele opplæringsperioden, understreker Eriksen. – Både vanlige kjøretimer, obligatoriske kurs og den private treningen må skje til rett tid og i godt samspill.

Ulike tiltak

Eriksen forteller at Statens vegvesen på ulike måter motiverer de unge til å trene mer før de tar lappen.

– Noen steder blir det invitert til møter på trafikkstasjonene, andre steder skjer informasjonen i samarbeid med ungdomsskolen, for eksempel i forbindelse med foreldremøter. Enkelte områder premierer unge som øver mye, andre stimulerer foreldrene ved å sende sms i etterkant av informasjonsmøtene.



– Bør bli familiens faste sjåfør

Sensor Torgrim Holtet mener de unge bør kjøre veldig mye det siste året før de kjører opp - og under ulike forhold.

Henriette Erken Busterud

Torgrim Holtet ved Hamar trafikkstasjon har holdt informasjonsmøter for foreldre i mange år. Han har også jobbet som trafikkklærer og sett verdien av at ungdommen kjører mye.

– Den dagen ungdommene

sitter med førerkortet i hånda skal de ha så mye erfaring at de har lært mer enn bare nok til å bestå førerprøva. For å sette det på spissen skal de kunne berge liv i trafikken. De skal kunne forstå risiko. Derfor bør de øvelseskjøre så mye privat at de det siste året før de kjører opp kan fungere som familiens sjåfør. Og de bør øve på å kjøre under alle omstendigheter, enten far er stresset eller været er dårlig. Mange familier har det travelt, og vi opplever at mange har kjørt en del i starten, men så dabber det

av, sier Holtet.

– Når en har kjørt en del bil, føler en at en mestrer bilen bra. Unge har ofte lyst til å eksperimentere og vise seg for andre. Forskerne har sett at hvis en kjører mye før førerprøven, så er en ferdig med noe av dette. Derfor oppfordrer vi foreldrene til å ta kontakt med trafikkklærer så tidlig som mulig og bli med på en kjøretime eller tre slik at de ser hvordan det fungerer og at de lærer bort ting riktig. Mange trafikkklærere må starte med å avlære ting som er gjort feil, opplyser Holtet.

AKTUELT

- Bør ha en reserveplan

- Statens samlede kostnader til de drifts- og vedlikeholdsoppgavene som omfattes av funksjonskontraktene gikk ned etter konkurranseutsetting, men er nå på et noe høyere nivå enn før konkurranseutsetting.

Håkon Aurlien

Det fastslår Dovre Group i en rapport som ble overlevert samferdselsministeren rett etter påske.

-Undersøkelsene gir grunn til å tro at prisdannelsen i en periode var påvirket av en kollektiv forventning om høyere effektivitet i det private markedet. Det synes som at den underliggende kostnadsveksten har vært demmet opp fram til 2008, og at demningen da brast, heter det i rapporten. Selskapet Dovre group fikk i oppdrag av tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete å kartlegge konsekvensene for pris og kvalitet etter konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegene 2003.

Fortsatt umodent

I en 75 siders rapport beskriver selskapet funksjonskontraktsystemet som fortsatt umodent, med for svak konkurranse og med betydelig potensial for kvalitetsforbedring og forutsigbarhet for både selskapene og fellesskapet.

Selskapet mener konkurransesituasjonen er slik at Statens vegvesen bør skaffe seg en reserveplan for å møte situasjoner der manglende konkurranse gir høye priser.

Vil forbedre

Nå skal samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa vurdere hvilke følger rapporten vil få.

- Det er viktig for meg å sikre en organisering som gjør at vi får mest mulig igjen for pengene, og vi arbeider nå aktivt med å gjøre systemene bedre, uttalte Kleppa etter presentasjonen av rapporten.

Bør ta tilbake

Storingsrepresentant Hallgeir H. Langeland (SV), som er medlem i såvel Stortingets transport- og kommunikasjonskomite og Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite, stilte denne uken et formelt spørsmål til samferdselsministeren og mener en videre behandling i en eller begge komiteer avhenger av de svar statsråden vil gi.

-Jeg ønsker at Staten tar tilbake sitt oppdrag. Dovrerapporten, den sterke prisutviklingen og signaler fra landet rundt taler for at det ansvar Statens vegvesen nå tar tilbake i Vesterålen bør tas tilbake i hele landet, sier han.



Både Trygg Trafikk og Statens vegvesen reagerer med forferdelse over dette bildet tatt på en trafikkert Østfoldveg forrige uke. Norges Automobilforbund krever en åpen kartlegging av forfallet på det norske hovedvegnettet.

Håkon Aurlien

Sprekken lå på fylkesveg 114 i Våler i Østfold, over en bakketopp, ikke skiltet og vanskelig å se. En sprekk så dyp at Vegvesenets ID-kort får plass, kan ødelegge dekk og understell på en bil men kan få atskillig alvorlige konsekvenser for en tohjuling.

- At det plutselig kan bli skader på en veg er noe vi må regne med. Men at denne skaden ikke er oppdaget og skiltet for trafikantene, er helt uakseptabelt, sier Philip Harboe Bain som er distriktsleder for Trygg Trafikk i Østfold.

Arne Bjørklund, seksjonsleder for drift i Østfold distrikt, slutter seg til kritikken.

-Slike forhold bør vi ikke ha på vegene våre, sier han.

Funksjonsentreprenørene har gjennom det vedlikeholdssystem som ble innført i 2003 ansvar for at vegene er i orden. Straks bildet var tatt ble entreprenøren varslet og stedet er nå utbedret.

-Må forvente mer

Men noen uker tidligere var tilsvarende sprekker å se noen kilometer syd, i et tilstøtende funksjonsområde. Statens vegvesens byggeleder for funksjonskontrakten der, Gisle Ørbæk Andersen, anslo at sprekken hadde ligget åpen i over en uke og tok en alvorlig prat med funksjonsentreprenørens daglige ledere.

-Vi forventer et bedre oppsyn med vegen enn det som var tilfelle her, sier han.

Sprekkene var så store at utbedringen ble å regne som tilleggsarbeid som betales av Vegvesenet.

- Det gjør at entreprenørene ikke har noen økonomisk interesse i å la være å utbedre slike skader, sier Ørbæk Andersen.

Langsiktig

NAFs nyvalgte president Tore Pettersen kjenner den aktuelle vegen godt, som mangeårig bilselger og lokal NAF-tillitsvalgt i Sarpsborg. Ved helgens landsmøte var det mye fokus på ødelagte veger og det nye styret fikk klar beskjed om å arbeide for en langsiktig kursendring på veg i landet som helhet.

- Det er en kjensgjerning at vi har et stort forfall på veiene. Det er anslått til minst 30 milliarder kroner for riks- og fylkesveier. Men vi spør oss om tilstanden er verre. Vi må avdekke de reelle behovene, først da kan vi få en opplyst og konstruktiv debatt om infrastruktur og samferdsel i Norge, sier Tore Pettersen.

NAF har merket seg at hele jernbanenettet nå skal gjennomgås for å tallfeste forfallet.

-Vårt landsmøte mener at en tilsvarende gjennomgang av vegsystemet er nødvendig for å få frem all kunnskap og deretter planlegge til samfunnets beste, sier han.

I resolusjonen ber NAFs landsmøte om en forpliktende plan for å reversere forfallet på veinettet.

- Etatenes reelle, faglige anbefalinger om behovet må tydelig frem i planarbeidet, heter det blant annet.



REISEBREV

Av og til er det vegvesenansatte som jobber i utlandet i kortere perioder. Vegen og vi fikk brev fra to av dem.

Til Vegen og vi

Solen ligger som en rødglødende kule over horisonten og varmen kan så vidt kjennes i ansiktet. Et lag med tåke ligger langs bakken og fuktigheten lager små vanndråper på hanskene når jeg sykler til porten til Forskningscenteret. Er jeg heldig kan jeg se en hare eller to sittende i vegkanten. Ved porten står vakter og venter ved bommen. De vil se på identitetskortet mitt før jeg slipper igjennom. Rundt hele forskningscenteret er det nemlig et seks kilometer langt piggetrådgerde som sikrer atomreaktoren på området mot uvedkommende.

Kontoret mitt deles av fire personer. Australia, Frankrike og Ukraina er representert i tillegg til meg selv. Det er god stemning og høy arbeidsmoral. Telefon- og videokonferanser kan være ganske forstyrrende på et delt kontor, da er det kjekt å ha en mp3-spiller og hodetelefoner. Kaffepausene her står i stil med mengden kaffe i kaffekoppen. To slurker senere er kaffen borte og pausen over. Men til gjengjeld er det pauser litt oftere. Det er rundt 50 personer på min avdeling og de fleste jobber med geografiske data og GIS (Geographical Information System). Kompetansen er høy og det er gøy å jobbe med så mange ivrige personer i samme fagfelt.

I helgene har jeg benyttet en hver sjanse til å stå på ski i Valle D'Aoste og når dagene ble lengre og været varmere har det blitt et par topturer i grenselandet mellom Italia og Sveits. Sykkelformen har jeg holdt vedlike gjennom hele vinteren. Det har blitt tid til noen helgeturer til Roma, Firenze, Pisa, Genoa og Adriaterhavskysten.



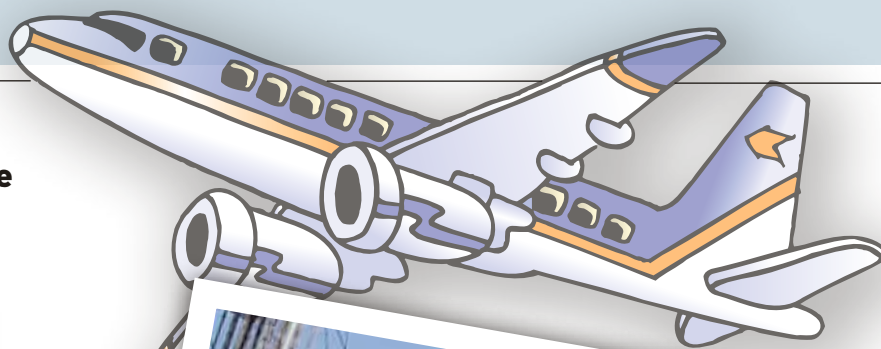
Avsender: Arne Fjellro Løitegård, 26 år, utplassert et halvt år på EUs forskningscenter ved Milano for å jobbe med INSPIRE-direktivet som skal bedre dataflyt av offentlige geografiske data mellom europeiske land. Til daglig ansatt på Geodataseksjonen på Hamar (Rekrutteringsprogrammet).

En langhelg fikk jeg være med en venn til hjembyen rett sør for Ancona. Jeg ble tilbudt å være med på søndagsregattaen og sa selvfølgelig ja og la til at jeg hadde erfaring fra Mjøsa. Seilbåten var litt større enn jeg var vant til med 14 mann ombord. Jeg fant fort plassen min ved masta hvor jeg lå og solte meg og skiftet side alt ettersom hvilken retning båten snudde. Det var utrolig kjekt og jeg kunne konstatere at vi var først blant de 25 båtene som var med. Det er sannsynlig at jeg kommer tilbake på ferie med familien.

Arne Fjellro Løitegård

Nye frimerker

Temaet for turistfrimerkene i år er Nasjonale turistveger, og seks av dem har nå havnet på frimerker. Motivet fra Helgeland og Sognefjellet er foreviget av Werner Harstad. Jarle Wæhler har tatt bilde av Gamle Strynefjellsvegen og Hege Lysholm er fotografen bak frimerket med Valdresflya på. De utvalgte bildene er for øvrig plukket ut av Postens frimerkedesigner Enzo Finger.



Johanne Solheim, 28 år foran den moderne Triumfbuen i Paris der PIARC har kontor.

Til Vegen og vi

For to måneder siden flyttet jeg fra Oslo, hvor jeg jobbet som leder for Infosenteret i Bjørvika, til Paris hvor jeg er Teknisk Rådgiver ved PIARCs Generalsekretariat. Hvert år sender Nordisk vegforum en representant fra et av de nordiske landene til Paris for å jobbe mot PIARC sitt generalsekretariat. Omtrent hvert tredje år er det Statens vegvesen som sender representanten. Jeg søkte på stillingen i fjor høst, og i oktober fikk jeg tilbudet.

Jeg jobber i La Defense som ligger rett utenfor Paris og er byens finanssentrum. Her er arkitekturen futuristisk og dristig, i alle fall slik man så det på 60-tallet. PIARC sitt hovedkontor ligger i La Grande Arche, en moderne utgave av Triumfbuen. Bygget ble opprinnelig designet av en dansk arkitekt, Johan Otto von Sprechelsen. Det stod ferdig i 1989 og er et monument til humanitære verdier og ikke militær seier, i motsetning til den nesten 200 år eldre Triumfbuen.

Vi er til sammen fem tekniske rådgivere ved PIARCs generalsekretariat; De andre kommer fra Spania, Japan, Sør-Korea og Australia. Vi har blant annet ansvar for å følge opp arbeidet til PIARCs arbeidsgrupper. "Mine" arbeidsgrupper ligger innenfor Strategic Theme A; Bærekraft i Vegtransportsektoren. Innenfor dette temaet jobber man både med miljøspørsmål og økonomisk utvikling. Ett av PIARC sine mål er å alltid vurdere og ta hensyn til utviklingsland sine behov i forhold til veginfrastruktur og transport. Jeg har studert utviklingsstudier; og syntes det er veldig spennende å jobbe så tett innpå disse temaene.

Jeg jobber også opp mot en av PIARCs kommisjoner; Technical Exchange and Development kommisjonen. Der jobbes det blant annet med å utvikle PIARC sine nettsider og å lage gode verktøy for å kunne utveksle kunnskap om veg. I tillegg jobber hele Generalsekretariatet mot den 24. World Road Congress som skal avholdes i Mexico City i september 2011.

Det er spennende arbeid, ikke minst fordi det foregår i en internasjonal setting hvor man angriper problemstillingene fra forskjellige retninger og på forskjellige måter. Det er utfordrende og veldig interessant. Jeg er veldig glad for å ha fått denne muligheten, og er sikker på at det blir et lærerikt år.

Vi er alltid interessert i artikler til PIARCs publikasjon Routes/Roads. I tillegg fungerer jeg som kontaktperson for de nordiske landene inn mot PIARC, så, hvis det skulle være noe er det bare å ta kontakt med meg på johanne.solheim@piarc.org!

Johanne Solheim

Avsender: Johanne Solheim, 28 år. Jobber ti måneder som teknisk rådgiver hos PIARC i Paris - den største globale organisasjonen innen veg- og transportsektoren. Til daglig ansatt på Bjørvikaprojektet.

TETT PÅ

NAVN: Ivar Hol ■ **ALDER:** 58 ■ **STILLING:** Seksjonsleder ■ **BOSTED:** Fræna i Møre og Romsdal ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn ■ **AKTUELL SOM:** Den som måtte avgjøre stenging eller åpning av rasutsatte veger i Møre og Romsdal i mars

Rasende populær

Å stenge veger er normalt ikke særlig populært. Men da Ivar Hol stengte vegene i Møre og Romsdal i mars, fikk han sin egen fanside på Facebook.

Mark S. Berger

– He, he. Jo, jeg synes jo det var littegranne artig at noen laget den siden, sier Hol om ”Vi som digger Ivar Hol sine veimeldinger”-siden på Facebook.

30 veger stengt

Fra 8. mars til 20. mars var det nærmest unntakstilstand på store deler av vegnettet i Møre og Romsdal. Ikke på 30 år har situasjonen vært så dramatisk som det var denne vinteren. På det meste var 30 veger i Møre og Romsdal stengt. Ansvarlig for beslutningene om hvilke veger som skulle stenges, og åpnes, lå på seksjonsleder Hol.

For mange en utaknemlig jobb. En jobb det er lett å få uvenner i. Men: Selv om han nektet lastebiler å kjøre, fikk han blomster fra Norges Lastebileier-Forbund (NLF). Mediene var på ham hele døgnet, og fra NRK fikk han også en blomsterhilsen. Fordi avsenderne mente han hadde gjort en utmerket jobb under de svært vanskelige forholdene.

– Jeg syntes det var veldig kjekt å få slike hilsner, det satte jeg veldig stor pris på, sier Hol.

Over 1000 medlemmer

Og mens det stormet som verst, opprettet like godt en lokal Holtilhenger en egen gruppe på Facebook, for dem som digger Ivar Hol og vegmeldingene hans. Raskt fikk gruppen over 1000 medlemmer. Innleggene kommer jevnt og trutt.

– Fikk du ikke noe kjeft mens det sto på?

– Jo, det gjorde jeg nok. Men det var veldig lite, svarer Hol.

Han mener noe av suksessen kan tilskrives at de var flinke med informasjon ut til media som ble jevnlig oppdatert. Dessuten var Hol tilgjengelig hele døgnet.

– Mobilen var på fra halv seks om morgenen, til klokken elleve om kvelden. Hvis noen skulle ha tak i meg på natten, måtte de ringe fasttelefonen, forteller han.

– Det er nemlig sånn at etter to, tre netter uten søvn så er du ikke mye til kar. Så det å få seg søvn, er veldig viktig, legger han til.

Liv og død

Satt på spissen, måtte Hol ta avgjørelser som i verste fall kunne være forskjellen på liv og død.

– Var du nervøs?

– Det verste man kan gjøre, er å ikke ta avgjørelser. Det var jo veldig mange flinke folk som kom med

input før beslutningene ble tatt. Rundt meg var det mange som gjorde en stor jobb, og mange gjorde mye mer enn en kunne forvente. Det var en vanskelig situasjon, og i slike situasjoner støtter vi hverandre og så tar vi evalueringene etterpå, forteller han.

– Selv om det var mange vanskelige avgjørelser som måtte tas, var det på en måte veldig positivt. Alle ville nemlig hjelpe til slik at vi fikk tatt de riktige beslutningene.

”En institusjon”

Ivar Hol beskriver som ”Vegvesenet på sitt beste”. Han er kunnskapsrik, hyggelig, serviceinnstilt og dedikert, sier det. ”Ivar Hol er en institusjon”, blir det også sagt.

Ifølge ham selv, kan han også være myndig. Som da geologen ga klarsignal om å åpne E 136 mellom Dombås og Ålesund, mens Hol kort tid etterpå fikk informasjon om at nye ras var gått.

– Da var jeg hissig på å stenge, kan du tro. Og da var jeg ikke videre demokratisk, skal jeg si deg, forteller han humrende.

En karakteristikk som også er lett å henfalle til i tilfellet Ivar Hol, er sindig.

– Jo, jeg blir ikke lett avskipla, he, he, det kan du oversette med å miste hodet. Nei, selv om det koker innvendig, må jeg beholde roen. Og så, det er viktig, må man tørre å stå for det man har bestemt. Noe annet går ikke, uro og usikkerhet sprer seg så fort og det må man for all del unngå, sier han.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Det beste sikringstiltaket er god og forutsigbar drift og godt og forutsigbart vedlikehold.

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

Vi må komme ut tidligere med åpen og ærlig informasjon.

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

Ville benyttet dagen til dialog med de som er nære problemene.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Legge større vekt på å forklare politikere og pressgrupper konsekvensen av å bygge store prosjekt og la eksisterende vegnett forfalle.



LØSGRUS

HVEM HVA HVOR?

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



Bildet i forrige avis, er den samme Svanfossen bru over Vormå som var oppgave i foregående avis. Bildet er tatt fra en annen vinkel og

viser en hengebru satt opp etter at den opprinnelige ble sprengt under krigen. Brua ble erstattet av en ny bru i 1970.



Vegmuseets fotograf Ole Arvid Flatmark vet ikke hvor dette bildet er tatt og trenger hjelp. Landskapet kan minne om Mosseveien

i Fredrikstad, med Seut langt i bakgrunnen. I så fall er jernbanesporene kun industrispor som nå er borte.



HVA SKJER?

4. MAI/HELE LANDET

■ Sykle til jobben aksjonen starter

8. MAI/

GEITERYGGEN- SKIEN

■ Trafikksikkerhetsdag for MC

18.-20. MAI/FINNMARK/

TROMS

■ Transportkomiteen på besøk

30. MAI-4. JUNI/BUDAPEST

■ FISITA World Automotive Congress

6. JUNI/KONGSBERG

■ Labrodagen

7.-10. JUNI/BRÜSSEL

■ TRA Transport Research Arena Europe 2010

9.-10. JUNI/VALLDAL

■ Åpning Gudbrandsjuvet Nasjonale Turistveger

11.-13. JUNI/LILLEHAMMER

■ Kulturdagene 2010

Vet du om noe som skjer? Tips oss på: vegenogvi@vegvesen.no.

LØST OG FAST

Stedet

Urgammelt sted og stedsnavn på Modum i Buskerud, nærmere bestemt mellom Geithus og Vestre Spone. Ligger tett ved der Snarumselva møter Drammenselva. Har trolig med naturfenomenet Dyrgrav å gjøre og/eller landskapet med en klar fordypning ned mot elven. Gårdsnavn Graven fra 1800-tallet var underbruk av storgården Formo. Mange dyregraver i området registrert helt tilbake fra bronsealderen rundt 1000 år f.Kr., forteller Olav Sørensen og Wermund Skyllingstad i Modum Historielag. (Foto: Kjell Wold)



Litt opp ned

Det er mye en bilfører må passe på, og kollega Marianne Løvhaug Eklo gjorde seg sine tanker etter at hun så denne bilen forlate Trondheim trafikkstasjon tidligere i år. Eieren var innom for å

få nye kjennemerker, monterte dem bak på bilen men så øyensynlig ikke at de havnet opp-ned. Mon tro hvordan det generelt var fatt med synet?

Her om dagen

Rådyret lot seg ikke affisere av biler, men luntet stille og rolig bortover vegen mellom Vikersund og Geithus i Buskerud.



(Foto: Kjell Wold)

UNORMALER 114

Høy unormal

Dette skiltet er montert rett inntil Vegdirektoratets stilrene bygg i Oslo der Vegvesenets håndbok 050, skiltnormalene, holdes i hevd, men er en unormal.

Skiltet er en etterligning av skilt 516 "Gangfelt" som blant annet skal minne bilistene om at de har vikeplikt for gående i et gangfelt. Gangfeltet går i dette tilfellet over en privat veg og der er det normalt ikke anledning til å bruke offentlige trafikkskilt. Det har huseieren, det statseide Entra, løst ved å overlate trafikkregulering og skilting til parkeringsselskapet Europark som har besørget skilting i selskapets egen blåfarge.

Vegtrafikklovens paragraf 5 setter forbud mot private skilt som kan forveksles med offentlige trafikkskilt. Den unormale jury konstaterer at det er fare for forveksling og viser til skiltnormalenes presisering om at "blå og oransje bunnfarge bør ikke brukes, fordi dette gir et sterkt inntrykk av offentlig skilt".

Det er anledning til å bruke skiltsymbolikk på private skilt, men da skal disse gjengis i sort/hvitt og med tilleggstekst for å skille dem klart fra offentlige trafikkskilt.



Hva etterligningen betyr mht faktisk vikeplikt, er uklart for den unormale jury. Førstevoterende som selv er aktiv fotgjenger har føyd til en anførelse om at skiltingen kan være villedende, men ikke farlig om den får bilistene til å stanse. (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR
SIDEN

Statens vegvesen inntar Oslo

Det nye vegkontoret i Oslo skal ha ansvar for å planlegge, anlegge, vedlikeholde og drive riksvegene i hovedstaden. I "Oslopakka" inngår det at det fram til år 2005 skal bygges veger for rundt sju milli-

arder kroner i Oslo. Det var for å få en sterk styring med denne utbyggingen at det ble besluttet å opprette et eget vegkontor for Oslo.