



NORGES FREMSTE TRAFIKKMEDISINER VIL HA SLUTT PÅ LEGEFRITAK FOR BILBELTE:

«Hvis en ikke er i stand til å bruke belte, er en heller ikke i stand til å sitte i bil»

35 prosent av dem som omkom i trafikken i fjor brukte ikke bilbelte. Det finnes også drepte som hadde legeerklæring for fritak av belte. Hadde de brukt bilbelte kunne de ha overlevd. – Det er en del legefritak som ikke har rot i virkeligheten, sier Tor Egil Sivertsen fra UP.

side 4–5

ILL. COLOURBOX

SIDE
06
MILJØ:
Norge gir råd til EU-byråkrater for å redusere trafikkstøy

SIDE
10
SIKKERHET:
Det er krevende å vurdere eldres kjøreevner

SIDE
14
TRAFIKANT:
Det er travelt og trivelig på trafikkstasjonen før jul

SIDE
24
KLIMA:
Sogn og Fjordane er klare til å møte en ny Dagmar

Side 8: Forskere i Trondheim avliver myte om salting



FEIRET FIRE FELT PÅ STJØRDAL

Marit Arnstad klippet snora til stor jubel fra stjørdalinger fredag 30. november da det var offisiell markering av firefelts E6 og E14. Hun ønsket lykke til med veien. – Det er mange som pendler Stjørdal-Trondheim hver dag. De får en mye bedre transporthverdag, sa samferdselsministeren som selv bor i Stjørdal kommune. (Foto: Knut Opeide)

GJENNOMSLAG I EIKÅSTUNNELEN

30. november vart siste gjennomslagssalva på Eikåstunnelelen på E39 Vågsbotn-Hylkje avfyrta. Prosjektleiar Steinar Eide spanderte julebrus på røysa og marsipankake til tunnelgjeng og byggeleing på anleggskontoret til Implenia as, som har hovudentreprise. (Foto: Synnøve Lien)



LEDER:

Veiene i Etiopia

« Helheten av egenskaper en enhet har og som vedrører dens evne til å tilfredsstillte uttalte og underforståtte behov ».

Definisjonen av kvalitet iflg ISO 9000

I følge Verdens Helseorganisasjon er Etiopia verdens mest trafikkfarlige land. Er veiene i Norge dårligere enn veiene i Etiopia? Ifølge en rekke norske medier så er svaret «ja». Men hva tror du?

20. april i år kunne en rekke norske medier melde at norske veier har dårligere kvalitet enn de vi kan kjøre på i land som Aserbajdsjan, Etiopia, Jamaica og Kambodia. På Klikk.no kunne vi lese i ingressen til en nyhetsartikkel: «Norge har dårligere veikvalitet enn land som Aserbajdsjan, Etiopia, Jamaica og Kambodia». Leser man ingressen isolert fremstår den som et faktum uten forbehold, en sannhet og en konstatering av at Norge har dårligere veikvalitet enn de nevnte landene.

I første setning etter ingressen kan vi lese at Vilrid Femoen i Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) klager over at gjennomsnittsfarten på det landets viktigste veinett er for lav og derfor ikke tilfredsstillter dagens krav til effektivitet. Altså, Femoen er ikke kilden til påstanden om at Norge er dårligere enn Aserbajdsjan, Etiopia, Jamaica og Kambodia.

Neste gang du leser at norske veier er dårligere enn verdens antatt mest trafikkfarlige land, så gjør deg selv en tjeneste: Ta det med en stor klype salt.

Mark Berger

Men er gjennomsnittsfarten det eneste som definerer veikvaliteten i et land? Nepe. Så enda lenger nede i artikkelen kan vi se at det henvises til World Economic Forums rangering av veistandard. Der kommer Norge bak Aserbajdsjan, Etiopia, Jamaica og Kambodia. Som vi skrev i forrige utgave: Den rangeringen bygger på hva et utvalg næringslivsledere mener om veistandarden i sitt eget land. Så om en håndfull etiopiske forretningsmenn, eventuelt forretningskvinner, vurderer veiene i sitt hjemland høyere enn norske næringslivsledere vurderer veiene her hjemme – er det dermed sagt at norske veier har lavere kvalitet enn veiene i Etiopia?

Jeg har en viss magesfølelse, men jeg vet ikke. Kanskje kan et alternativt kildesøk hjelpe til med å fylle noe av det åpne rommet mellom kunnskap og antagelser. Et kjapt søk på nettet, og vi finner følgende informasjon på hjemmesiden til USAs Utenriksdepartement om trafiksikkerhet og veistandard i Etiopia: «According to the World Health Organization (WHO), Ethiopia has the highest rate of traffic fatalities per vehicle in the world. Roads in Ethiopia are poorly maintained, inadequately marked, and poorly lighted. Road travel after dark outside Addis Ababa and other cities is dangerous...».

Veiene i Norge har et stort forbedringspotensial. Det er de fleste enige om. Men neste gang du leser at norske veier er dårligere enn verdens antatt mest trafikkfarlige land, så gjør deg selv en tjeneste: Ta det med en stor klype salt.

God lesning!

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



JulieDyrz @Julie Dyrseth

e det sånn at nånn av maskinan på vegvesenet har enklere teori enn andre?

ElisabethSolvan @Elisabeth Solvang

Vegvesenet gir trafikkmeldinger på sms, men sier vi må stoppe for å lese. Som å gi sjokolade til toåring med beskjed om å spise i morgen.

kvirrevittbess @Marianne

Vegvesenet feilparkerte på handicap-plass - Elverum - Østlendingen <http://t.co/DiNENnqJ> Med så dårlig syn bør førerkortet inndras

trondeiv @Trond Eivind Nilsen

På møte med Statens vegvesen i kveld. Fikk vite at øyestikkere lever mesteparten av sitt femårige liv i vann. De får vinger når de har sex.

henrikbakken @Henrik Bakken

RT @OrjanBuroe: Da stikker jeg å underholder

#Vegvesenet. Artig at de sa på tlf "det kan være litt vanskelig å finne frem hit" #julebord



VEGBILDET

Trolsk minne

I Vardø ble 91 mennesker dømt og henrettet for trolldom på 1600-tallet. For å minnes disse ofrene har Statens vegvesen trukket i trådene og fått på plass et minnesmerke langs Nasjonal turistveg Varanger. Dette kunstverket ble gitt av den verdenskjente kunstneren Louise Bourgeois. En av Europas mest kjente arkitekter, Peter Zumthor, er mannen bak bygningene. I det ene bygget står det en brennende stol. I det andre bygget har hver av de 91 ofrene fått et lyssatt vindu med en plakett om hva de er dømt for.

(Foto: graf Bjarne Riesto har frosset dette trolske øyeblikket)

Gammelt dekke som nytt

◀ 1923

Støv og hullet vegbane ble et økende problem med økt biltrafikk for snart 100 år siden. Vegdekkene ble for svake, løsningen mange steder ble granittstein. Men steinlegging var dyrt, snart ble det gjort forsøk med asfalt. Bildet til venstre viser et tidlig forsøk på dekkelegging i Hillevåg ved Stavanger i 1923. Asfalteringen ble en god metode.

2012 ▶

Men tidens tann slår inn, nå er deler av den steinlagte riksveg 1 ved Sarpsborg igjen synlig i dagen. Vegen ble lagt om i 1957, den nye ble syv år senere omdøpt til E6, men den forlatte vegen er fortsatt Vegvesenets eiendom. Med årene er asfalten gått i oppløsning, men under lå granittsteinen like fin.





MC-SKRYT TIL TELEMAR

Norsk MC-unions leder Morten Hansen skrøt av Telemark da han gjestet MC-forums møte i Skien. Han sa at 0-visjons MC-veg (bildet) i fylket var godt kjent, også i utlandet. – I dag er det 15 fylker som har MC-forum, men Telemark har vært et foregangsfylke, og jeg mener det i dag er et mønsterfylke på hvordan MC-forum skal drives, sa Hansen. (Foto: Kjell Wold)

Vil ha slutt på fritak for bilbelte

35 prosent av dem som omkom i trafikken i fjor brukte ikke bilbelte. Det er også eksempler på trafikkdrepte sjåførere med legeerklæring for fritak av belte – som kunne overlevd med belte.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO MASSIMO LEARDINI

På høstens store bilbeltekontroll ble 50 av 7000 sjåførere stoppet med legeerklæring på fritak for bilbelte.

Distriktsleder for UP i Vestfold og Telemark, Tor Egil Sivertsen, bekrefter at det er for mange som har slike fritak:

– Det er en del med legefritak som ikke har rot i virkeligheten. Jeg tror dette skyldes at mange skaffer seg fritak av hensyn til bekvemmelighet uten at det er en skikkelig medisinsk grunn. Og da er det leger som ikke gjør jobben sin. Bilbeltefritak har vært et bekymringsfullt tema i mange år, sier Sivertsen.

– I noen områder er det flere som kjører rundt med fritak for beltebruk enn andre steder. Det viser at det er leger som er mer villig til å gi fritak på et dårligere grunnlag enn andre, og det er selvsagt ikke bra, påpeker Guro Raness som har ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen.

VANSKELIG Å ENDRE. I følge «bilbelteforskriften» må alle bruke belte. Men det finnes altså et unntak – hvis du har legeerklæring som gir fritak fra dette. *Er dette et unntak Statens vegvesen kan få fjernet fra forskriften?*

– Nei, Norge er gjennom gjeldende EØS-rettslig regelverk på området pålagt å godta slike erklæringer, så det er ikke bare å fjerne dette unntaket. Hvis du først har en slik legeerklæ-

ring, så gjelder den i tillegg i alle EØS-land. Å endre et EØS-direktiv er en lang og tung prosess. Vegvesenet må eventuelt fremme forslag for EU-kommisjonen og begrunne hvorfor reglene bør endres med henvisning til argumenter fra helsemyndighetene. Det opplyser Jon Molnes som leder arbeidet med trafikantatferd i Statens vegvesen. Han tror en kan komme langt med at helsemyndighetene strammer opp reglene sine om når unntaket kan benyttes – og at legene følger dette.

LEGER VIL HA STOPP.

Klaustrofobi, angst, og smerter i brystet er de mest vanlige årsakene til at leger gir fritak for beltebruk. Men også flere leger mener det må bli slutt på at det kan gis fritak for å bruke bilbelte. Blant dem er den kjente trafikkmedisineren Inngard Lereim.

– Det finnes ingen medisinsk grunn til fritak for bilbelte. Hvis en ikke er i stand til å bruke belte, er en heller ikke i stand til å sitte i bil. Har noen beltefobi, så finnes det måter å behandle dette på – på lik linje med andre fobier. Leger skal forbygge og behandle sykdom og skade, ikke utsette pasienter for fare for å bli påført helseskade. En lege som skriver ut attest for at noen skal slippe å bruke bilbelte påtar seg et tungt ansvar, sier professor Lereim.

VIL SETTE NED FOTEN. I Helsedirektoratets retningslinjer står det blant annet at en legeerklæring for fritak for bilbelte ikke bør gis for mer enn to år av gangen. Det står også at en skal være tilbakeholden med å gi det. Men nå vil helsebyråkratene stramme inn retningslinjene.

– Vi ser det nesten som uforvarsvarlig å gi slike fritak. Hadde vi hatt anledning til det, ville vi

satt ned foten for slike beltefritak, noe som er vanskelig på grunn av EØS-regelverket. Men vi vil øke terskelen for at legene skal skrive slike erklæringer. Det vil vi gjøre ved at legen må sende en melding til fylkesmannen hvis det gis fritak, og dette håper vi å få på plass i løpet av neste år, sier seniorrådgiver Nils Moe i Helsedirektoratet. Der finpusser de nå de nye retningslinjene

for hvordan fylkesmannen skal behandle helsekravene i førerkortforskriften. De nye reglene kommer på nyåret og omhandler psykiske lidelser, medikamentbruk og ruslidelser. Noe senere blir det noen endringer også for epilepsi og synshemninger. ■

Det finnes ingen medisinsk grunn til fritak for bilbelte. Hvis en ikke er i stand til å bruke belte, er en heller ikke i stand til å sitte i bil.

Professor Inngard Lereim

TRAFIKKSIKKERHET:

Tekst og foto Kjell Wold

Måtte sikres mot svelleire

Riksveg 23 Elgskauåstunnelen i Røyken måtte stenge helt i to uker i november for fjellsikring på grunn av problemer med svelleire.

Nå er denne delen av Oslofjordforbindelsen åpen igjen på dagtid, mens resten av sikringsarbeidene pågår nattetid fram mot jul.

– Det var under en rutineinspeksjon tidligere i høst at våre ingeniørgeologer oppdaget sprekkdannelse i tunnelhvelvet forårsaket av svelleire. Det var kjent at dette kunne være et problem i tunnelen, så vi har hatt det under oppsikt, forteller seksjonsleder Tore Braaten i Statens vegvesen.

Før reparasjonsarbeidet startet ble omkjøringsvegen på fylkesveg 11 langs Åroselva utbe-

dret noe for å kunne tåle den økte trafikken.

Da tunnelreparasjonen startet i november ble Oslofjordforbindelsen stengt helt mellom Røyken og Hurum i snau to uker. 10-12 meter av platehvelvet måtte tas ned for å renske, pigge og sikre fjellet. Resten av sikringsarbeidet kan nå pågå kun på natten fram til jul. Braaten opplyser at det trolig må gjøres mer sikringsarbeid i den 2,8 kilometer lange tunnelen en gang tidlig neste år. Når og hvor omfattende dette blir er ennå uklart, men jobben er trolig så omfattende at den må ut på anbud.



FAKTA:

06

Tilbydere vil bygge ny fv. 480 i Rogaland. Budene er fra 23 til 29,4 millioner kroner. Det skal bygges 300 meter ny veg og 870 meter gang- og sykkelveg.



FOLKEFEST PÅ KRIFAST

Lørdag 1. desember var det folkefest da bommen på Kristiansunds fastlandssamband (Krifast) ble lagt ned etter 20 års drift. Over 500 mennesker møtte opp for å feire at bommen som har innbragt 1,6 milliarder kroner er borte. (Foto: Knut Opeide)



TRAFIKKSIKKERHET:



SIKKER I SIN SAK: E6-prosjektleder Per Magne Hagemoen bygde midtrekkverk i stedet for rømningstunnel, helt bevisst ut i fra en analyse over hva som gir mest sikkerhet for pengene.

Tunnelpenger til midtdelere

Da Statens vegvesen i midten av desember åpnet den nye Øyer-tunnelen på E6 i Gudbrandsdalen, var en mil E6 helt ned til Hunderfossen utstyrt med midtrekkverk.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO GEIR RØED

Penger som kunne ha gått til en parallell rømningstunnel er helt bevisst brukt mer effektivt, blant annet på en fysisk midtdeler mellom kjøreretningene utenom tunnelen.

tor, men rundt Skarsmoen gikk all trafikk på samme vegnett og hadde vært befengt med mange alvorlige ulykker.

Etter at det var bestemt å bygge en tunnel for E6-trafikken, kom EUs tunneldirektiv og krav om rømningsveger. Trafikanter skal ifølge direktivet ha mulighet til å ta seg ut dersom tunnelen blir fylt av røyk eller gass. Kravet kan fravikes ved de trafikkmengdene som er ved Øyer, dersom en risikoanalyse viser at den samme eller bedre sikkerhet kan oppnås med alternative tiltak.

FOREBYGGE

FRONTKOLLISJON.

Rømningstunnelen vil statistisk komme til nytte en gang på 300 år og vil ikke øke sikkerheten ved daglig bruk av tunnelen. Da mener vi det er riktigere å bruke pengene på midtrekkverk og på andre sikkerhetstiltak i vegtunnelen, sa daværende prosjektleder Thorbjørn Moastuen til Veggen og vi i 2007.

Rømningstunnelen vil statistisk komme til nytte en gang på 300 år og vil ikke øke sikkerheten ved daglig bruk av tunnelen. Thorbjørn Moastuen, prosjektleder

Ved åpningen kunne hans avtaker Per Magne Hagemoen sette foten på det solide midtrekkverket. Det kan forebygge frontkollisjon dersom en bilfører mister kontrollen på E6 og sklir over mot møtende kjørefelt.

BEVISST. Det var 2007 det ble bestemt å droppe planene om en parallell rømnings-tunnel til 120 millioner kroner, og heller bruke pengene på økt sikkerhet på hele 13,5 kilometer av E6 fra Hunderfossen til Tretten. Den nye E6-tunnelen er 3,9 kilometer lang, forkorter E6 med to kilometer men sørger fremfor alt for å skille saktegående og rask trafikk.

Frem til Øyer kontrollstasjon, der tunnelen nå starter, var det parallell veg for trak-

DOKUMENTERT.

Det var dette Vegvesenet dokumenterte. Brannvesenet lokalt var kritisk, men Direktoratet for Sikkerhet og Brannberedskap (DSB) var enig. 30 av de sparte 120 millioner kroner er brukt på økt tunnelsikkerhet. Det dreier seg om økt tunneltrykknivå for å gi plass til et bredere midtfelt, snunnsjer, vannforsyning med hydranter, rødlis og bomber inne i tunnelen, hendelsesdetekteringssystem, inforskilt utenfor tunnelen og to fotobokser.

Resten av beløpet er brukt på breddeutvidelse og bygging av midtrekkverk på den tilstøtende vegstrekningen nedover mot Hunderfossen. Den nye E6 gjennom Øyer kommune er 13,5 kilometer lang, og har kostet 1,4 milliarder kroner. ■

RAS:

Tekst Kjell Wold foto Harald Sel

Rassikring ved Gyavatnet

Deler av fv. 42 langs Gyavatnet (bildet) i Rogaland skal nå sikres med tunnel. I januar 2011 tok et sørperas ved veggen et menneskeliv. Nå innbys det til anbud på å bygge en drøye kilometer lang tunnel pluss vel 900 meter veg i dagen forbi rasområdet. Entreprisen gir også mulighet til en tilleggsjobb på 450 meter av fv. 42. Jobben som starter neste år skal være ferdig innen oktober 2014. Gyavatnet ligger i Eigersund kommune i Dalane.





ATTRAKSJON OG FLASKEHALS

Attraksjonen og flaskehalsen Nutheimkleivene (bildet) i Seljord i Telemark forsvinner om få år fra E134-kartet. Nå vil Statens vegvesen ha bud på byggeplanen for vegen Gvammen-Århus og en 9,5 kilometer lang tunnel under Mælefjell. Fristen for jobben er midt i januar 2013. (Foto: Kjell Wold).



Tre desibel høres ikke mye ut, men det tilsvarer faktisk å halvere antall kjøretøy.

Ingunn Milford, Statens vegvesen

EU lytter til støyråd

Ingunn Milford har nylig fortalt EU-byråkratene hva som er billigste måten å redusere

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD/COLOURBOX MONTASJE KJERSTI MAGNUSSEN

Strengere støykrav er den mest lønnsomme måten å redusere støyplager på, slår Ingunn Milford fra Statens vegvesen fast. På vegne av europeiske vegdirektører har hun sett på hva det koster å redusere støy med alt fra fasadeisolering til støyskjermer og støysvak asfalt.

– Å redusere støyplagen ved strengere støykrav vil koste 18 Euro per støyplagd person per år. Til sammenligning koster støyskjermer 4200 Euro per støyplagd per år, sier Milford.

HALVERER ANTALL BILER. EUs forslag er at støykravene for biler i snitt skal reduseres med tre desibel i løpet av fem år. – Tre desibel høres ikke mye ut, men tilsvarer faktisk å halv-

ere antall kjøretøy på hele vegnettet. Det er ingen måter å regulere trafikken på som vil oppnå en slik støyreduksjon. Sjøl om det vil ta en del år før kjøretøyparken er byttet ut, så er dette et lite tall som betyr mye, påpeker støyeksperten.

MÅ TENKE LENGRE. Av Europas 500 millioner innbyggere, er 100 millioner plaget med vegstøy. For Norge sin del er dette tallet ca 500 000

Milford påpeker at det er viktig å ha en langsiktig plan for å redusere støy.

– Det blir mer og mer trafikk og fler og fler som bor i byer. Siden det er tjue år siden sist EU kom med støykrav, mener vi i Vegdirektoratet at det bør være mer langsiktige planer enn fem år. Men dette er et vanskelig område. Det er sterke interesser som jobber for å trenere de nye kravene – stren-

gere støykrav kan gjøre det litt dyrere å produsere biler, sier Milford.

MÅ PÅVIRKE. – For å nå våre nasjonale støy mål, er det viktig å påvirke de internasjonale støygrensene for kjøretøy og dekk. Statens vegvesen og Klima og forurensningsdirektoratet prøver derfor å påvirke EUs nye støykrav for kjøretøy. Det gjør vi ved å samarbeide med andre land som også ønsker strengere støykrav – som Danmark og Nederland. Vi samarbeider også med paraplyorganisasjonen Transport & Environment. De har kontor i Brussel og følger nøye med på hva som skjer på alle nivå i EU, forteller Milford.

MIDT I MAKTENS SENTRUM. Det kypriotiske formannskapet sammen med Transport & Environment inviterte

FAKTA:
05

firma vil prosjektere 7 kilometer av fylkesveg 33 på Toten langs vestsiden av Mjøsa. Laveste bud har et islandsk firma med 8,4 millioner kroner. Høyeste bud er på 14,4 millioner.



DANSK LEDELSE I NORD

Danske E Pihl og sønn leder kampen om en storkontrakt på bygging av tilførselsveger til Hålogalandbrua (bildet). Deres bud er på 375,4 millioner kroner. Nærmest følger Hæhre og NCC med 396,2 og 397,5 millioner. Tre andre tilbydere er med. Deres bud ligger fra 404,4 til 494 millioner kroner.



EU LYTTET TIL NORGE PÅ EU-MØTE: Ingunn Milford var nylig på møte i Brussel for å fortelle hvordan en reduserer mest trafikkstøy mest kostnadseffektivt.

Fra Norge

sere trafikkstøyen på.

nylig til et seminar for EU-rådets arbeidsgruppe for kjøretøy der alle EU land er representert. Arbeidsgruppa behandler EU-kommisjonens nye forslag til ny målemetode og de nye støykravene for kjøretøy, parallelt med behandling i EU-parlamentet. Arbeidsgruppa ledes av Kypros, som nå altså har formannskapet i EU.

SJELDENT. – Det var bra å bli invitert til dette seminaret og få mulighet til å snakke til dem som skal bestemme de nye reglene – som også Norge må følge. Som ikke-medlem har vi jo aldri innpass i disse møtene. Men denne rapporten fra de europeiske vegdirektørene var de altså interesserte i. Norge og andre EFTA-land kan uttale seg om forordninger fra EU-kommisjonen – det er åpent for å gi innspill, men disse kommer ofte inn på et litt sent tidspunkt i beslutningsprosessene. Dessuten veier det tyngre å komme med noe fra en arbeidsgruppe som jobber for de europeiske vegdirektørene enn på vegne av Norge, sier Ingunn Milford. ■

HAUKELIVEGEN AS:



OPTIMISTISK: Børge Skårdal er glad for stor aktivitet på E134 i åra framover.

E134 i god medvind

Daglig leder i Haukelivegen AS Børge Skårdal føler det blåser en god medvind for E134 mellom Drammen og Haugesund.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

«**M**øtet vi hadde i Vegdirektoratet 12. desember bekrefter at mye positivt skjer nå og de nærmeste årene framover langs flere deler av strekningen både på Øst- og Vestlandet. Nå håper vi at ny E134 over Haukelifjell, Seljestad-Vågsli, kommer med i neste NTP 2014-2023 som legges fram om et par måneder, sier Børge Skårdal med base i Åmot i Telemark.

3 FYLKER OG 25 KOMMUNER. Han leder et aksjeselskap stiftet i 2001 bestående av tre fylkeskommuner, Rogaland, Hordaland og Telemark, 25 kommuner og åtte større næringsvirksomheter i regionen. Prosjektene som gir grunn til den optimismen Haukelivegen AS nå føler er Førresbotn/Førrestjørn i Tysvær og Skjoldavik-Solheim i Vindafjord i Rogaland samt Tveitstrond (Grungedal-Haukeli) i Vinje i Telemark som er startet opp i år. Neste år er det gitt grønt lys for Stordalen i Etne i Hordaland, Århus-Gvammen i Telemark og ny veg utenom Kongsberg i Buskerud. I 2014 håper en det er klart for oppstart av fire mindre, men viktige utbedringsprosjekter mellom Seljord og Åmot i Telemark finansiert med bompenger.

25 KM KORTERE. De nevnte prosjektene har et økonomisk omfang på om lag 6,1 milliarder kroner. Fra 2015 håper en å komme i gang med det store og delvis bompengefinansierte prosjektet over Haukelifjell til en samlet anslått kostnad på rundt 5,3 milliarder kroner.

– Prosjektet over Haukelifjell som består av ny Seljestadtunnel, ny Haukelitunnel, ny veg Piparsteinen-Vågsli og ny Vågslid tunnel vil gi en stor samlet transport- og trafikk-sikkerhetsgevinst. Sammen med de store prosjektene i Telemark og Buskerud vil det gi 70 kilometer ny veg, redusert kjørelengde med om lag 25 kilometer og spart kjøretid for vogntog på bortimot en time. Trafikksik-

kerheten og regulariteten vil også bli langt bedre enn i dag, forteller Skårdal. Miljøgevinsten for Haukeliprosjektet er formidabel. Et fullasta vogntog vil halvere drivstofforbruket og dermed utslippet. Han mener Haukelivegen AS har hatt en pragmatisk og realistisk tilnærming til planene for ny veg over Haukelifjell og berømmer det gode og konstruktive samarbeidet med vegmyndighetene.

VIKTIGE SIDEGREINER. –Haukelivegen AS er tufta på samarbeidet og bompengeselskapet som ble oppretta på 50-60-tallet for finansiering av dagens Haukelitunnel. Bommen kom opp i 1968 og ble stående i omlag 20 år. Siden det var noen penger igjen etter det prosjektet, ble det opprettet en stiftelse som arbeidet på sparebluss til vi revitaliserte samarbeidet og dannet et AS i 2001, forteller daglig leder Børge Skårdal. Han mener utviklingen av E134 også bør ses i nær sammenheng med utvidelsene av tverrforbindelsen rv. 23 mellom Buskerud og Akershus og at det som skjer fra Drammen mot Hurumhalvøya også er viktig for E134. Andre viktige sidegreiner for aksen E134 Drammen-Haugesund er også rv 36 i Telemark fra Seljord til Grenland og begge vegforbindelsene fra E134 på Vestlandet enten det er sørover mot Stavanger eller nordvestover mot Bergen. ■

Prosjektet over Haukelifjell vil gi en stor samlet transport- og trafikk-sikkerhetsgevinst.

Børge Skårdal



MER GANG OG SYKKELVEG I SORTLAND

Neste sommer får Sortland 19 kilometer sammenhengende gang/sykkelveg. Det skjer når to kilometer g/s-veg fullføres mellom Steiro og Elvenes på fv. 82. Fylkesvegen skal legges om. Prosjektet vil koste 25 millioner kroner og utføres av et lokalt firma, Bulldozer Maskinlag. (Foto: Tone Marit Sørensen)



Avliver myte om salting

I et frostlaboratorium på NTNU i Trondheim studerer forskere saltets effekt på snødekte og isete veger. De er kommet såpass langt at de nå kan betegne faren for å lage glatt veg via overmettet saltløsning som en myte. Men de trenger fortsatt år før de kan gi klare råd om salting i lave temperaturer.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**D**et er ikke sant at overmettet saltløsning kan fryse til et glatt isdekke. Blir det sleipt etter spredning av konsentrert saltløsning skyldes det noe annet i blandingen eller på vegen, sier forsker Alex Klein-Paste.

TRYGT. Dermed avliver han en forestilling om saltets egenskaper som spesielt har vært

et hinder mot overgang til saltløsning på norske veger. Metoden kom midt på 90-tallet, men forestillingen om at det var fare for å spre en overmettet løsning som frøs til is ved få kuldegrader, gjorde at mange entreprenører gikk tilbake til å spre tørt eller befuktet salt.

Klein-Paste mener de trygt kan bruke saltløsning, en metode som har et potensiale til å halvere forbruket. Den begrensende faktoren er kun hva natur og miljø tåler.

– Salting skal skje ved høy saltkonsentrasjon, når vegen tørker opp vil det da bli

liggende igjen salt som vil være nyttig å ha på vegen når det kommer fuktighet neste gang, sier han.

KUNNSKAP. Han har selv forsket på salting i fire år og leder vinterforskningslaboratoriet som nå er opprettet i samarbeid mellom Statens vegvesen og NTNU. Gjennom forskning, doktorgradsstudier og masteroppgaver vil laboratoriet få frem eksplisitt kunnskap som skal påvirke Vegvesenets krav og driftsentrepreneurenes vedlikeholdsrutiner.

– Rett salting av vegene er et veldig krevende fag. Tidligere var dette noe Vegvesenets driftsansatte lærte seg og hverandre over mange år, noe de hadde i fingrene. Med dagens driftsopplegg er det behov for å gi nye sjåførere en generell forståelse for faget på veldig kort tid. Da kreves et opplæringsopplegg som er mer spesifikk og som gir innsikt i det som foregår på vegbanen, sier Klein-Paste.

TRE HENSIKTER. Vegsalting har tre hovedhensikter, forklarer han. Det første

FAKTA:

0

trafikkdrepte. November måned passerte uten at trafikken tok liv i Region nord denne høsten. For Finnmark fylke har 2012 så langt vært et år helt uten dødsulykker i trafikken.

**KOLLEKTIVSATSNING PÅ ÅRNES**

Seks firmaer kjemper om jobben med å bygge ny innfartsparkerings ved Årnes stasjon (bildet) i Nes kommune i Akershus. Plassen skal romme 90 biler. Ny undergang under jernbanen skal gi bedre tilgang til p-plassen. Budene ligger på fra 22,8 til 30,4 millioner kroner. Jobben skal være ferdig i november 2013. (Arkivfoto: Hild Thale T. Hoen)



SALT-FORSKERE: I et kuld laboratorium i Trondheim forsker Johan Wåhlin og Alex Klein-Paste på hvordan salt kan forhindre at det bygges opp en issåle på en veg under snøvær.

Det er ikke sant at overmettet saltløsning kan fryse til et glatt isdekke. Alex Klein-Paste, forsker

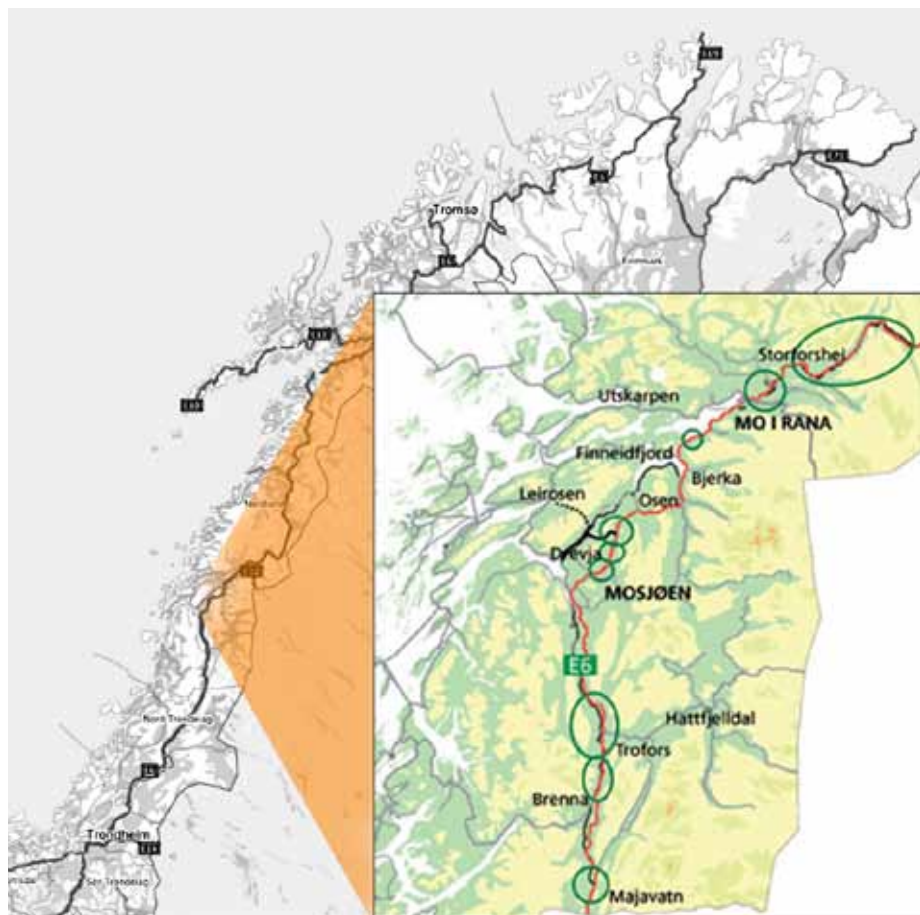
er å hindre ising, betegnet anti-ising, det andre å fjerne is, de-ising. Tredje hensikt er å hindre at snø kompakteres og fester seg på veggen, betegnet anti-kompaktering.

– Vi vet mye om hvordan salt hindrer at vann på vegen fryser til is. Salt flytter frysepunktet ned under det naturlige frysepunktet, og hvis vannet fryser gjør saltet isen svakere slik at trafikken lettere kan ødelegge isen. Dette forklarer hvorfor anti-ising er avhengig av en viss trafikk på vegen, sier Klein-Paste.

VARME FRA VEGBANEN. – Vi vet også en god del om hvordan vi kan bruke salt

for å fjerne is på veger som skal være bare. Salting alene nytter ikke, det kreves også varme fra vegbanen eller trafikken.

– Det vi vet minst om er anti-kompaktering. Det siste året har gitt noe mer viten om eksakt hva som skjer ved salting i snøvær, der vi bruker salt for å hindre at snøen kompakteres til is. Vi vet mer om hva som skal til for å holde snøen plogbar, men uten at vegbanen blir våt. Det som fortsatt er uavklart, og som vi nok trenger år før vi vet eksakt, er hvordan entreprenørene skal salte ved lave temperaturer, sier han. ■

UTBYGGING:

BOMSTRID OM HELGELANDSPAKKEN

Stort engasjement, klare krav, sterk vilje og litt temperatur var ingrediensene da Helgeland-ordførere diskuterte E6 Helgeland med Statens vegvesen og statssekretær Geir Pollestad.

TEKST KJELL BJØRN VINJE ILLUSTRASJON NORKART AS / STATENS KARTVERK / STATENS VEGVESEN

Lokalt har Helgelandspakken vært svært omdiskutert. Hemnes-ordfører Kjell Joar Petersen-Øverleir var klar på at de står på sitt bom- nei slik prosjektet fortsatt fremstår. Ordfører Jann-Arne Løvdahl i Vefsn rasler også med sabelen Men det er stort ønske om å fullføre prosjektet som en pakke innen 2020. Om pengene kommer, blir avklart når Nasjonal transportplan kommer. Det var Vegvesenet som hadde tatt initiativ for en befaring og dialogmøte mellom etaten, Samferdselsdepartementet og de berørte kommunene mandag.

OPTIMIST. – Jeg har vært med på mange møter og runder når det gjelder Helgelandspakken. Her er det vilje og en positiv og konstruktiv stemning rundt bordet. Jeg er optimist, oppsummerte regionvegsjef Torbjørn Naimak etter møtet på Trofors.

Veipakke E6 Helgeland (se kart) omfatter strekningen fra Nord-Trøndelag grense til Bolna ved Saltfjellet - en strekning på om lag 260 kilometer. Prosjektet går gjennom kommunene Grane, Vefsn, Hemnes og Rana. Prislappen er om lag 4,3 milliarder kroner med innslag av bompenger. Både fylkeskommunale og kommunale vedtak er på plass i alle kommuner bortsett fram i Hemnes.

UTÅLMODIGE. En etter en fikk ordførerne slippe til. Hemnes-ordføreren står på sitt bom- nei slik prosjektet fortsatt fremstår. Ordfører Jann-Arne Løvdahl i Vefsn mener de ulike samferdselsartene henger nøye sammen, noe som han mente kan gi utslag i ny behandling av E6 dersom flyplassen i Mosjøen forsvinner noe som han mente kan gi utslag i ny behandling av E6 dersom flyplassen i Mosjøen forsvinner. ■

Nei til Boknafjordbru

Prosjektet Ferjefri E39 anbefaler ikke at det blir arbeidet videre med planer for en 7,5 km lang bru over Boknafjorden i stedet for den planlagte 26 km lange Boknafjorden. Tunnelprosjektet er kalkulert til ca. 10 mrd. kroner mens den rimeligste bruløsningen, med tårn i stål, er beregnet til 32 milliarder kroner.

– Vurderingen som er gjort gir etter vår vurdering ikke tilstrekkelig grunnlag for å anbefale at arbeidet med en bruløsning for Boknafjorden bør fortsette. Ved siden av et høyt kostnadsnivå for bruløsningen, er det flere andre usikre forhold knyttet til en slik løsning, sier prosjektleder Olav Ellefset.



FULLFØRT KKS 3

Tredje kull av Kjøretøy- og kontrollstudiet markerte at de var ferdige med studiet med samling og middag på Tyholmen i Arendal 5. desember. Tungbilkontroll ble holdt med full sjekk av kjøre- og hviletid, dekk og sikring av last. Bildet: Koordinator for KKS, Harald Øye (t.v), kursdeltaker Andreas Eikeskog og kontrollleder Roger Brenden. (Foto: Frode Rikstad)

Krevende kjørevurdering

- Å ta en kjørevurdering med eldre som er henvist fra fylkeslegen, via lege eller spesialist, er en ansvarsfull og krevende jobb.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJONSFOTO FRA NRK/KJELL OLAV NORDBERG

«**D**et sier sensor Liv Anne Gjestvang ved Gjøvik trafikkstasjon som har tatt tilleggsutdanning i praktisk kjørevurdering med eldre og andre med helsesvekkelse.

LITEN FORSTÅELSE. Hvordan foregår en slik kjørevurdering? - Det er satt av god tid, og vi snakker litt sammen før vi skal ut og kjøre. Ofte er vedkommende kritisk og har liten forståelse for at det er nødvendig med kjørevurdering - selvopfatningen stemmer ikke alltid overens med legens vurdering. I slike situasjoner må vi både være litt psykolog og ikke være forutinntatt - samtidig som vi skal vurdere om kjøringen er trafikksikker nok, sier Gjestvang.

HENGER IKKE MED. Både gjennom samtalen og kjøreprøstasjoner avslører en om kandidaten er trafikksikker. Gjestvang forteller at det er en del feil som går igjen - og som viser at mange eldre ikke henger med i svingene på trafikkutviklinga.

- Trafikkbildet endrer seg raskere enn de klarer å følge med. Det merker vi både i rundkjøringer og akselerasjons- og retardasjonsfelt. Noen overholder ikke vikeplikt og er dårlige til å forutse trafikkbildet, noen kjører for fort - både i forhold til fartsgrenser og egne ferdigheter, noen har problemer med å holde stø kurs eller plasserer seg utydelig. Som regel er det en kombinasjon. Noen kjører også overraskende bra, påpeker Gjestvang.

MYE FØLELSER: Når kjøreturen er over kan sensor gi en kort muntlig tilbakemelding.

- Det kan ofte være dissens mellom kandidatens og min oppfatning av prestasjonene. Dette kan ha sammenheng med diagnosen og manglende virkelighetsoppfatning. Noen bagatelliserer hendelser fordi de veldig gjerne vil fortsette å kjøre. Reaksjonene er veldig forskjellige. Noen gråter, noen kan være lettere irritert, noen innser problemet og noen ønsker å ta opplæring for å bli bedre, forteller Gjestvang og fortsetter:

- Inne på trafikkstasjonen møter vi av og til familiemedlemmer som er spente på hvordan det gikk - og som håper førerkortet beholdes. Noen er frustrert og må innse at resultatet kanskje vil medføre merarbeid for dem. Noen er imidlertid lettet for at kjøringen nå er slutt. Som en sa: «Jeg er så glad i far at jeg ikke vil han skal utsettes for en trafikkulykke, eller at han skal påføre andre skader». ■

FAKTA

- Over 200 eldre bilførere har mistet livet i trafikken de siste ti årene
- Over 430 eldre bilførere ble hardt skadd de siste ti årene
- 350.000 over 70 år har førerkort
- Nesten 480.000 mellom 60 og 70 år har førerkort
- 70.000 har demens i Norge
- Bilfører 65+ er et kurstilbud for dem som vil friske opp kunnskaper om bilkjøring



NYTT FRA 19. JANUAR:

Helseattest først når du er 75

Fra 19. januar 2013 er førerkortet gyldig til du er 75 år, uten supplerende helseattest. Etter fylte 75 år kreves helseattest og fornyelse av førerkortet.

Legen avgjør om helseattesten skal være gyldig for 1, 2 eller 3 år, avhengig av helsetilstanden. Førerkortet får tilsvarende gyldighetstid. Det er ikke krav om verken teoretisk eller praktisk prøve.

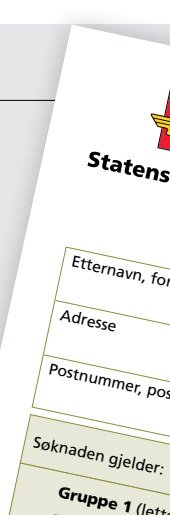
De som har helseattest som utløper før de fyller 75 år,

kan vente med å fornye førerkortet med helseattest til 75-års-dagen. Personer som har fylt 75 år før 19. januar, og som har helseattest som utløper etter nevnte dato, kan vente med å fornye til helseattesten utløper. (Les mer om nye førerkortregler på vegvesen.no)

MELDEPLIKT. Både leger, optikere og psykologer har meldeplikt til fylkesmannen hvis de oppdager noe som gjør at pasienten ikke oppfyller helsekravene til å kjøre bil. Fylkesmannen vurderer så dette

i forhold til helsekrav i førerkortforskriften. Hvis ikke kravene er oppfylt, sender fylkesmannen brev til politiet der det anbefales at førerkortet inndras. Er det tvil, kan fylkesmannen be vedkommende ta en vurderingsprøve.

En lege kan også gi muntlig og skriftlig midlertidig kjøreforbud. Hvis en lege finner at det er ønskelig med en vurderingsprøve, må det tas kontakt med fylkesmannen som henviser til vurderingsprøve på trafikkstasjon.



Millioner kroner er kontrakten på utbedring av 840 meter av E16 ved Skulestadmo i Voss kommune. Jobben gikk til Vassbakk og Stol



RASSIKRING VED GYAVATNET. Deler av fv 42 langs Gyavatnet (bildet) i Rogaland skal nå sikres med tunnel. I januar 2011 tok et sørperas ved vegen et menneskeliv. Nå innbys det til anbud på å bygge en drøye en kilometer lang tunnel pluss vel 900 meter veg i dagen forbi rasområdet. Entreprisen gir også mulighet til en tilleggsjobb på 450 meter av fv. 42. Jobben som starter neste år skal være ferdig innen oktober 2014. (Foto: Harald Sel)

Ofte er vedkommende kritisk og har liten forståelse for at det er nødvendig med kjørevurdering

Liv Anne Gjestvang, sensor



KJØREVURDERING: Linda Botten i Statens vegvesen har et par kjøretester med eldre hver uke.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Statens vegvesen

Helseattest
Ved søknad om førerett, kompetansebevis eller kjøreseddel.
Helseattesten må ved innlevering ikke være eldre enn 6 mnd.

1

navn, mellomnavn

stid

Fødselsnummer (11 siffer)

Telefonnummer

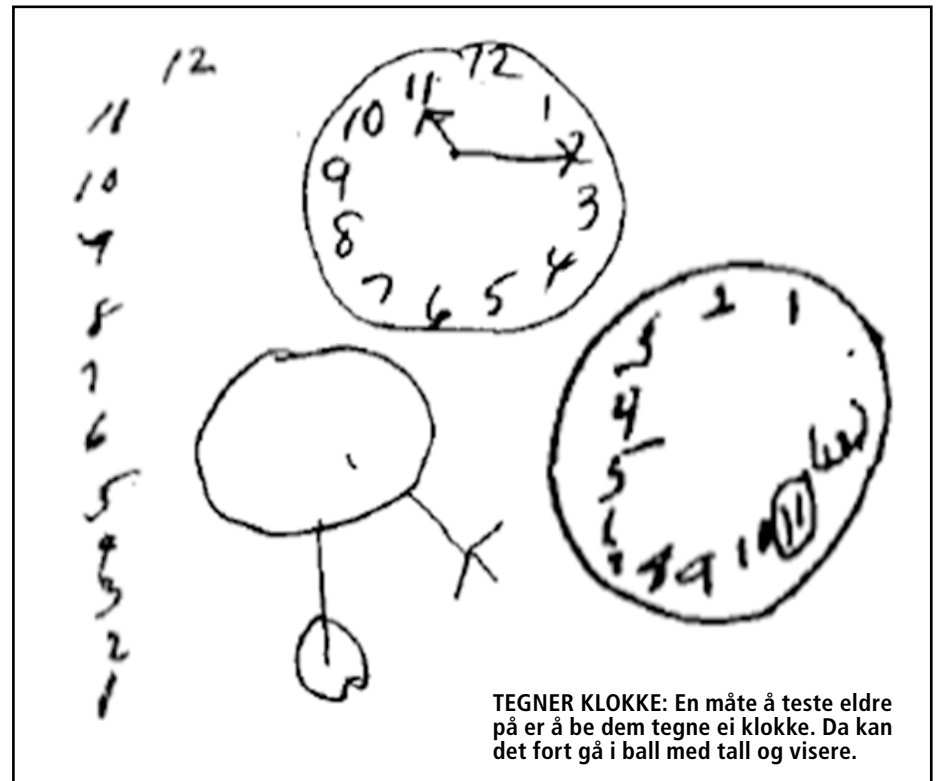
E-post

Mobilnummer

Førerkort første gang Utvidelse

Kjøretøy

LEGEKONTROLL:



TEGNER KLOKKE: En måte å teste eldre på er å be dem tegne ei klokke. Da kan det fort gå i ball med tall og visere.

LEGENS VANSKE-LIGE OPPGAVE

Å sitte på et legekantor og vurdere hvordan eldre er til å kjøre bil kan være både vanskelig og ubehagelig.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON FRA ARCH CLIN NEUROPSYCHOL

De fleste fastlegene jeg kjenner synes det er vanskelig å vurdere hvor god en pasient er til å kjøre. For det første må vi uttale oss om dette objektivt inne på et kontor. For det andre går vi fra å være pasientens venn og gode hjelper til å bli de andre som ferdes i trafikken sin beskytter. Dette er et vanskelig hatteskifte, som ofte kommer overraskende på pasienten. Det sier Arne Fetveit som er spesialist i allmennmedisin i Oslo.

– Det er særlig vanskelig å vurdere pasienter med begynnende demens. Det er det jo pårørende som oppdager først ved at personen blir glemsk, leter etter ord og surrer med tid. Senskader etter hjerneslag er også vanskelig å vurdere. Det samme gjelder psykisk sykdom - som bipolare der en skifter mellom å være frisk og sjuk, sier Fetveit.

FOR GROVE TESTER. Når fastlegen skal vurdere om en pasient er egnet til å kjøre bil har de en del faste tester. Noen har kanskje hørt eldre fortelle at de måtte gjøre noe så enkelt som å tegne ei klokke da de var hos legen.

– Når en blir eldre går det fort i ball med tall. Ved å tegne ei klokke og be dem sette på visere kan en teste orientering, romoppfattelse og utførende evner. Denne testen er blant annet nyttig for å avdekke demens fordi demente har vansker med å plassere tall og visere riktig på klokka de tegner, forklarer Fetveit.

Fastlegen har også en del faste spørsmål som går på orienteringsevne om tid og sted, hukommelse, oppmerksomhet og praktisk romoppfatning.

– Slike tester inne på et kontor sier ikke noe om hvor oppmerksom du er og evnen til å reagere i farlige situasjoner. Svikt kan først vise seg i hektiske situasjoner. Testene er for grove til å si noe om de komplekse ferdighetene som trengs for å kjøre bil, mener Fetveit.

Legene har ellers veiledende tabeller som viser hvor mye sløvende og beroligende medisiner en kan ta med tanke på bilkjøring.

FØLER SEG KRENKET. – De som jeg mener er i en gråsoner for å kunne kjøre bil eller de jeg mener ikke bør kjøre føler seg ofte krenket. Den setningen jeg oftest hører er: Jeg har kjørt bil siden før du var født!, sier Fetveit.

Pasienter som legen er usikker på om bør kjøre bil henviser han til spesialist i geriatri eller kjørevurdering på en trafikkstasjon. Hvis det ikke er tvil om at pasienten ikke kan kjøre, kan legen gi et muntlig kjøreforbud - inntil politiet får inndratt førerkortet.

UNDERSØKELSE BLANT LEGER: I Tidsskrift for Den norske legeförening ble det i høst skrevet om en hvordan leger ser på helsevurdering for førerkort. En spørreundersøkelse viser at mange opplever dette som vanskelig. Kognitiv svikt, høy alder og rus- og alkoholproblemer og psykiatrisk sykdom er det de synes er vanskeligst når de skal vurdere helse-tilstanden. Legene mener dette vil bli lettere med mer spesifikke retningslinjer og trafikkmedisinsk senter der pasientene kan vurderes nærmere. ■

JA TIL ØKTE AMBISJONER FOR SYKKEL OG GANGE!

Jeg bifaller NTP-forslaget om at sykkel, gange og kollektivtransport skal ta transportveksten i byene.

For å bidra til forståelsen av hva som kreves for å få det til, kan det være nyttig å lese etatens forslag til Norsk vegplan II, utarbeidet i 1977 av Statens

vegvesen i form av NOU 40A. Her er et par sitater fra kapittelet «BYENES TRANSPORTPOLITISKE TILTAK»
«tilgangen på investeringsmidler vil være sterkt begrenset - restriksjoner på biltrafikken må derfor brukes i større utstrekning enn i dag som virkemiddel for å redusere ulempene fra den voksende

► KRONIKK:

FERGELØS E39:

Skal ingen fjord være ukryssset?

Firefelts motorvei, monsterbroer, tunneler, økte utslipp og skyhøye kostnader. E39 uten én eneste ferge er en tvangstanke vi bør kvitte oss med, mener Naturvernforbundets fylkesledere på Vestlandet.

På store konferanser hyller politikere og lobbyister tanken om en vestlandsk kyststamvei uten én eneste ferge. Fra Kristiansund til Stavanger. Entusiasmen er stor og framtidspengene sitter løst. Vi i Naturvernforbundet er også entusiastiske – men ikke for dette. Enorme broer og tunneler vil ikke bare koste titalls milliarder å bygge og være svært kostbare å vedlikeholde, de er dessuten en trussel mot vestlandsnaturen og norske klimamål.

FORURENSNING. En fergeløs kyststamvei dreier seg om monsterbroer over våre flotteste fjorder og firefelts motorveier gjennom friluftsparadiser. Det dreier seg om luftforurensning. Det dreier seg om noe Norge ikke har rett til å være med på: fortsatt økning av de store klimautslippene fra veitrafikken.

Spesielt i den sørlige delen, fra Bergen til Stavanger, kan vi vente oss store inngrep – en firefelts motorvei som vil skape en massiv trafikkøkning og skjære brutalt gjennom vårt enestående fjordlandskap. I Os, sør for Bergen, vurderer Vegvesenet å bygge motorvei gjennom øyparadiset Søre Øyane (Vedholmen). Herifra skal trafikken gå inn på en femti meter høy bro over den åpne Bjørnafjorden. Bare denne ene broen kan komme til å koste opp mot 20 milliarder kroner. Til sammenligning var statens totale budsjett for nyinvestering innen vei på drøyt 7 milliarder kroner i 2012 (knappt 8 milliarder kroner fra bompenger kommer i tillegg).



FOTO: Knut Opøide

FACEBOOK. Hvordan vil fyllingene, skjæringene, broene, tunnelinnslagene komme til å se ut? Det får vi ikke vite. Lokalbefolkning i Os har nettopp startet Aksjonsgruppa mot bru over Bjørnafjorden. Grendahuset var sprengt på det første, åpne møtet, og i løpet av de to første dagene etter stiftelsesmøtet var 400 personer blitt medlemmer på Facebook. Det er disse opprørte lokalboerne, og ikke Vegvesenet, som har sørget for at vi alle nå kan se hvordan framtiden kan se ut. Og, som bildet viser: På vakre Søre Øyane i Os ser det ikke ut i det hele tatt om en 50 meter høy bro og durenende motorveitrafikk skal erstatte fergene.

FYRSTIKKER. Hvordan vil det se ut andre steder på Vestlandet? Ved Moldefjorden i Romsdal? I Nordfjord? Én ting er sikkert: Vi vil få mange landskapsinngrep som får monstermastene i Hardanger til å bli pinglete fyrstikker. Vegvesenet må derfor lage illustrasjoner, visualiseringer av de mange broene, av hvordan veien kan komme til å gå gjennom landskapet. Det er en selvfølge

at folk skal få se hvordan et så gigantisk prosjekt kan komme til å se ut.

Vestlandsfjordene ble kåret til verdens beste turistmål av National Geographic. Begrunnelsen var i stor grad knyttet til hvordan et velholdt kulturlandskap og vill natur skapte en enestående helhet. Gigantbroer og lange strekninger med firefelts motorvei vil nok sørge for at vi ikke får denne utmerkelsen flere ganger.

10 000 BILER. I festtalene om en fergeløs kyststamvei snakkes det ikke bare om lettere kår for langtransporten. Mellom Bergen og Stavanger vil man legge til rette for at folk som nå jobber lokalt, skal begynne å pendle. Langt. Du skal kunne bo i Hauge-sund og jobbe i Os eller Stavanger. Det betyr kort sagt at flere skal kjøre lenger. Dette strider mot våre mål om å redusere biltrafikk og utslipp. Vegvesenet har beregnet at en veikryssing av Boknafjorden mellom Hugesund og Stavanger (Rogfast-prosjektet) vil føre til en økning av CO₂-utslippene med 23 500 tonn, etter at utslippene fra

de forsvunne fergene er trukket fra. Det tilsvarer utslippene fra 10 000 biler i ett år. Da er ikke en gang de svære utslippene fra bygging av det nye veianlegget tatt med.

SJOKKERTE. Vi i Naturvernforbundet er sjokkerte over at offentlige myndigheter kan planlegge prosjekter som vil øke klimautslippene, når alle vet at de må raskt og kraftig ned. Det er uforsvarlig å sette i gang noe som helst milliardprosjekt uten å ha beregnet klimagassutslippene nøye. Både virkningen av økt veitrafikk, og ikke minst utslippene fra byggingen av veien, må dokumenteres.

Dette er ikke gjort i dag. I fjorårets rapport om høyhastighetsbaner var klimagassutslippene fra bygging av banene omhyggelig beregnet. Det henger ikke på greip om Vegvesenet slipper å gjøre det samme, før politikere skal fatte vedtak om hvilke utbyggingsløsninger som eventuelt skal velges.

BØR LEGGES VEKK. Naturvernforbundet mener at gigantprosjektet bør legges vekk, og at vi i stedet bør sikre, vedlikeholde og forbedre de veiene vi har. Alle som ferdes på vestlandsveiene vet at standarden kan være begredelig. Vedlikehold har ofte vært forsømt i lang tid. Interessant nok ønsker også Vegvesenet å prioritere dette. I forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 lister etaten store investeringsprosjekt på sjette- og siste plass. Det enorme behovet for midler til drift, vedlikehold og fornyelse av eksisterende infrastruktur prioriteres høyest.

Naturvernforbundet er tilhenger av at vi skal ha sikre og gode veier på Vestlandet. Men en helt fergeløs kyststamvei hvor ikke en eneste fjord skal være ukryssset, koste hva det koste vil, er en tvangstanke vi bør kvitte oss med. ■

► ANSATTE SVARER:

– Tror du vegene i Albania er bedre enn i Norge?

HARALD VALVED HR og adm, Molde

–Den viktigste veien i Albania er bedre enn den viktigste veien i Norge. Summen av veiene i Albania er nok dårligere enn summen av veiene i Norge. Det er på høy tid at Norge satses langt sterkere på hovedveien nord-syd Lindesnes-Kirkenes og hovedaksene øst-vest.



JOHN A SKYRUD overing, Bodø trafikkstasjon

–Jeg tror nok vi har bedre veier enn det fattige landet Albania. Hva ellers kan man tro? Kanskje burde vi heller sammenligne oss med land som har lavere antall dødsulykker enn oss. For eksempel Sverige?



ANETTE KARLSNES plan/grunnerverv, Oslo

–Nei ikke totalt sett. Det ser i hvert fall ut til at det går raskere å planlegge og bygge ut ny motorveg enn i Norge. Hadde vært spennende å få vite mer om hvordan de som fikk ekspropriert grunn/eiendom faktisk følte seg behandlet av vegmyndighetene.



biltrafikken». «...hovedstrategien for valg av virkemidler må bli direkte reguleringer av og restriksjoner på bilbruken i de områder og til de tider den skaper størst ulemper».

«Utvalget har foreslått som mål å etablere et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i tettsteder innen 1985.» «Realisering ...vil kreve en betydelig styrking av planlegging-

gen ved siden av økning av investeringene». «Bruk av gater og veger med blandet trafikk på gangtrafikkens premisser og løsninger der de disponible vegarealer omfordes til de ulike trafikantgrupper etter deres relative behov bør i denne sammenheng vurderes».

Stortinget vedtok ikke planforslaget uten endringer, derfor

kan vi den dag i dag glede oss over at det er mye å lære av historien. På noen områder finnes kunnskap som ikke forvitret!

Hilsen siving. Karl Sigurd Fredriksen
Takk til siving. Gerhard Hjelbak (som utarbeidet planer for komiteen) for arkivstøtte.

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

I denne sammenheng er våre utekontrollmannskaper helt avgjørende. Gode kolleger som vet at deres innsats er avgjørende for bedre trafikksikkerhet



Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Hvit jul

ønsker nesten alle. Men veldig mange av oss ønsker at jula ikke blir for hvit.

Mye snø på kort tid gir svære utfordringer, ja noen ganger store problemer. Før jul fikk sør- og sørvestlandet en skikkelig trøkk. Noen steder kom det mer enn 50 cm snø på noen timer. Det er åpenbart at slike snømengder skaper problemer for alle trafikanter, og spesielt vanskelig er det for tunge kjøretøy. Men det er naturligvis slik at også andre vær- og føreforhold kan gi trøbbel både for små og store kjøretøy.

Vi i Statens vegvesen og våre entrepenører har ansvar for å sikre vegenes framkommelighet og sikkerhet. Tidligere vintre har gitt en del kritikk for at vi ikke sikrer god nok framkommelighet. Først og fremst har vi blitt kritisert for at vi ikke har tilstrekkelig kontroll med tyngre kjøretøy. Både å stoppe kjøretøy når forholdene tilsier det og ikke minst kontrollere at kjøretøyene er i god teknisk stand, har skikkelige dekk og kjettinger som sjåførene kan legge på.

Denne kritikken har vi tatt inn over oss og har bedre opplegg og beredskap denne vinteren. Vi har lagt opp til en bedre overvåking av kritiske punkter på vegnettet og en sterkere og mer målrettet kontrollinnsats.

Erfaringene så lang er veldig gode. Selv om mesteparten av vinteren gjenstår, nøler jeg ikke med å hevde at vi har kommet godt i gang. Vi har allerede blitt satt på prøver i alle regionene. Kritiske vegpunkter er spesielt brøytet, saltet eller strødd. Mange kjøretøy har i de mest krevende periodene blitt holdt tilbake eller blitt omdirigert. Hittil i vinter er svært mange tunge kjøretøy kontrollert og mange har fått pålegg om å sørge for å få vinterutrustningen i orden før de får fortsette.

Dette er veldig krevende oppgaver. Oppgavene ute på vegen skjer oftest i dårlig vær, mange ganger på nattetid og i alle fall i mørke. Å stenge eller omdirigere gir mange ulemper og belastninger som fører til kritikk og ubehagelige situasjoner.

Utekontrollmannskapene våre har en tøff hverdag som forresten ofte er på en søndag. Tungbilsjåfører er ofte presset av sine arbeidsgivere og oppdragsgivere både tidsmessig og økonomisk. Det kan gi kraftige konfrontasjoner og ubehagelige situasjoner. I den sammenheng er jeg glad for rapportene fra utekontrollørene om at konfliktnivået er noe lavere enn tidligere. Mye av æren for dette vil jeg gi til våre folk som opptrer profesjonelt og ryddig i sitt møte med sjåførene.

Tungtransport på veg er en bransje med hard konkurranse over mange landegrenser. Det gir press for å redusere kostnader

og noen fristes til å redusere litt på dekk og utstyr ellers. Innslaget av utenlandske kjøretøy er stort. Det rapporteres om en viss bedring i vinterutrustningen, men fortsatt mangler for mange gode dekk og kjettinger. Heller ikke norske og nordiske kjøretøy er fullkomne, men de norske sjåførene er i alle fall mer vant til krevende føreforhold.

Også framover vil en betydelig del av varetransporten skje på veg, og konkurransen på transportområdet vil fortsatt bli sterk og internasjonal. Vi må derfor fortsette arbeidet for å bedre trafikksikkerheten gjennom et godt regelverk, gode hjelpemidler og bedre førerferdigheter. Men for at det hele skal virke, må vi kontrollere at alt er i orden, også på en slik måte at de som ferdes på vegen vet at de når som helst kan bli kontrollert.

I denne sammenheng er våre utekontrollmannskaper helt avgjørende. Gode kolleger som vet at deres innsats er avgjørende for bedre trafikksikkerhet. Når de fleste oss nå går inn i en forhåpentlig rolig og avslappende julehelg, vil jeg rette en spesiell takk og hilsen til alle dere som er ute på vegen både i jula og resten av vinteren og sørger for at vi andre kan ferdes trygt på vegen både i jula og resten av året.

Jeg takker alle i Statens vegvesen for en flott innsats i 2012, og ønsker dere en riktig god jul og et godt nytt år! ■

E134 HAUKELIVEGEN OG 2013-BUDSJETTET

Regjeringa sitt forslag til statsbudsjett for 2013 gir grønt lys for byggestart av tre viktige prosjekt på E134:

- Ny veg gjennom Kongsberg (Damåsen-Saggrenda)
- Århus-Gvammen i Telemark
- Stordalsprosjektet i Hordaland

Dette er prosjekt som var inne i handlingsprogrammet for 2010-2013 og vi er svært glade for at nødvendige pengar nå blir bevilga til slutføring av planarbeid og for byggestart i 2013.

Den økonomiske ramma for disse tre prosjekta er på over 5 milliarder kroner, vel 3 milliarder statleg og resten bompengar. 2013-budsjettet inneber dermed starten på ei storsatsing på E134.

Effekten av prosjekta vil vere auka trafikktryggleik, innkorting i kjørelengde med 15 km og redusert kjøretid med 20-30 minutt. AS Haukelivegen tolkar denne satsinga som ei klar prioritering av E134.

Neste store prosjekt som snart er ferdig planlagt (reguleringsplanar) er ny veg over Haukelifjell på strekninga Seljestad-Vågslid. I inneverande NTP er dette prosjektet omtalt som aktuelt for perioden 2014-2019.

Det er derfor vårt håp og vår førsteprioritet nå at dette prosjektet kjem med i Stortingsmeldinga om ny NTP når denne blir lagt fram rundt komande årsskifte. Skjer dette, er alle løfte og poli-

Effekten av prosjekta vil vere auka trafikktryggleik, innkorting i kjørelengde med 15 km og redusert kjøretid med 20-30 minutt

tiske signal frå inneverande NTP innfridd for E134 sin del!

Det tar tid å få fram store prosjekt og det trengst samarbeid over lang tid og på mange plan - fagleg og politisk. AS Haukelivegen er svært glad for det tillitsforholdet som er etablert med alle parti på Stortinget, med nåverande politisk leiing i Samferdselsdepartementet og tilsvarande med dei to førre statsrådene, Liv Signe Navarsete og Magnhild Meltveit Kleppa. Resultata vi ser nå hadde ikkje kome utan brei politisk tilslutning og innsats over lang tid.

Dagleg leiar Børge Skårdal

OLAV ANDREAS SAGEN plan/forvaltning, Stavanger

-Nei, det tror jeg ikke. Men det er mulig at Albania nylig har hatt en mer konsentrert satsing på et stamvegnett. Jeg tviler på at Albania har like sterke regionalpolitiske målsetninger om å bevare et relativt spredt befolkningsmønster, samt at Norge vel er 10 ganger større i areal.



DAGFINN TOVEN kjøretøy, Kongsvinger

-Nei. Jeg tror ikke det er bedre veier i Albania. Men de har sikkert noen fine motorveier. Vi får jo verdens beste inn til Kongsvinger i 2014.



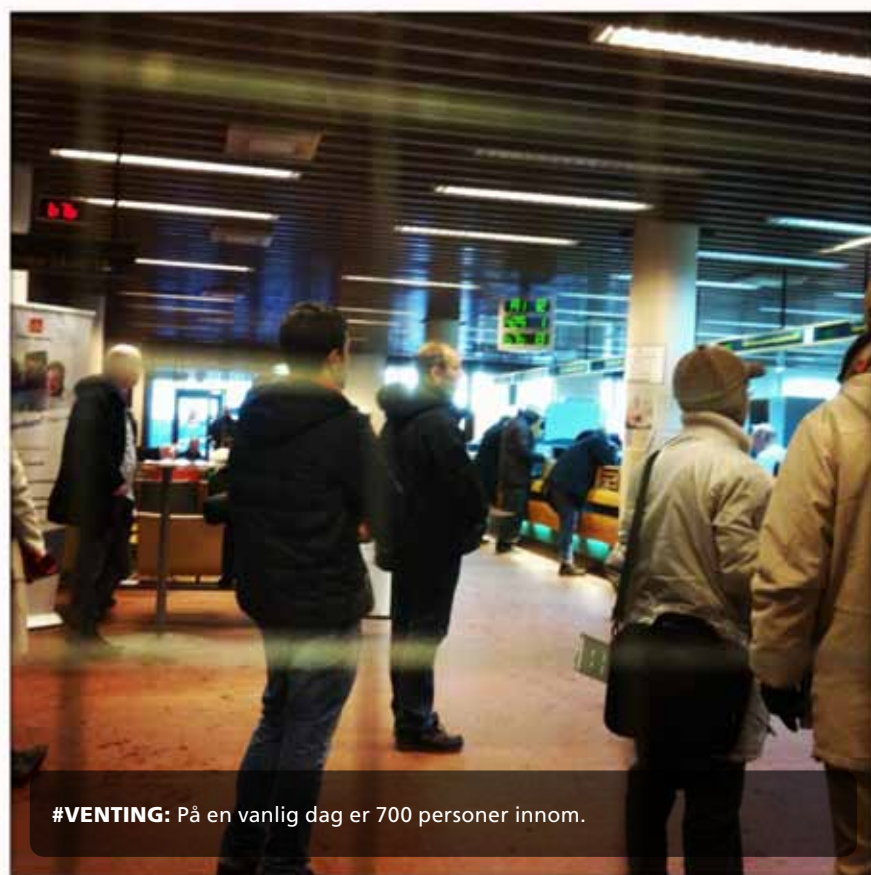
ERIK DITLEFSEN planprosessleder, Tromsø

-Tror Albania har langt dårligere veger enn Norge på grunn av landets økonomi og topografi med mye fjell. Likevel vet jeg at satsing på infrastruktur i ulike land ikke nødvendigvis tar hensyn til at man er i en vanskelig økonomisk situasjon.





#VELKOMMEN: til landets største trafikkstasjon på Risløkka i Oslo.

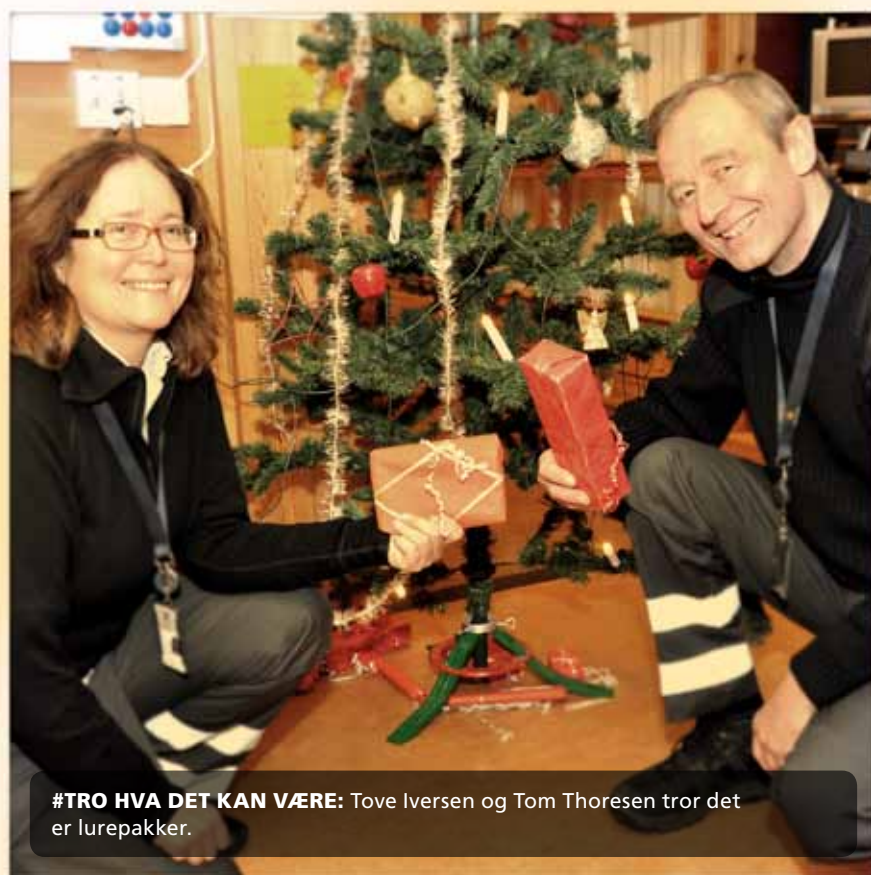


#VENTING: På en vanlig dag er 700 personer innom.

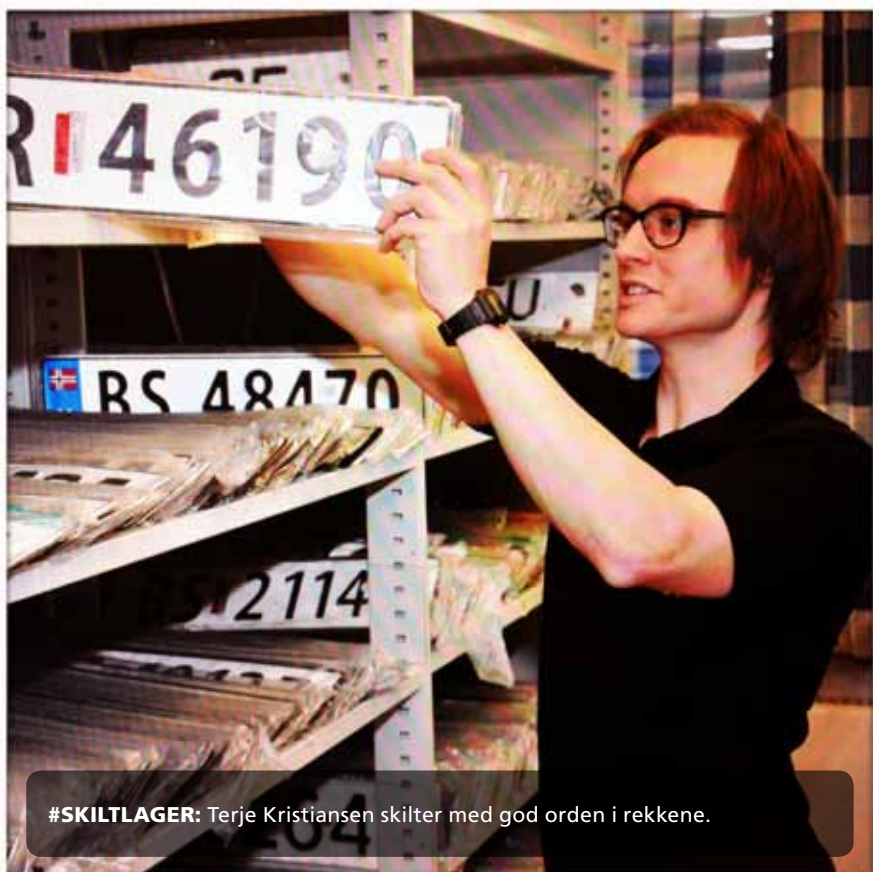
Travelt og trivelig

På Risløkka trafikkstasjon har julefreden senket seg. For en stakket stund. I slutten av desember er det høytid for å levere skilt og fornye førerkort.

TEKST OGFOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



#TRO HVA DET KAN VÆRE: Tove Iversen og Tom Thoresen tror det er lurepakker.



#SKILTLAGER: Terje Kristiansen skilter med god orden i rekkene.



#LADER OPP: Artur Kaminski leter etter lader.



#SJEKKER GRUNDIG: Heidi Kielberg undersøker understell.



#FULL FØREKORTFART: Øyvind Barstad betjener rundt 60 kunder i løpet av en dag.

Her er det mye armer og bein, men utrolig morsomt. Alltid mye latter. Noen mener kanskje at en må være av et spesielt folkeslag for å jobbe her, ler Hanne Kjeldahl. Hun er en av hundre ansatte på Risløkka trafikkstasjon – som i løpet av året har hatt besøk av intet mindre 180.000! - På en vanlig dag har vi rundt 700 innom her. På en stille dag er det bare 3-400, forteller Erik Andre Foss som er sjefen på Risløkka, landets største trafikkstasjon.

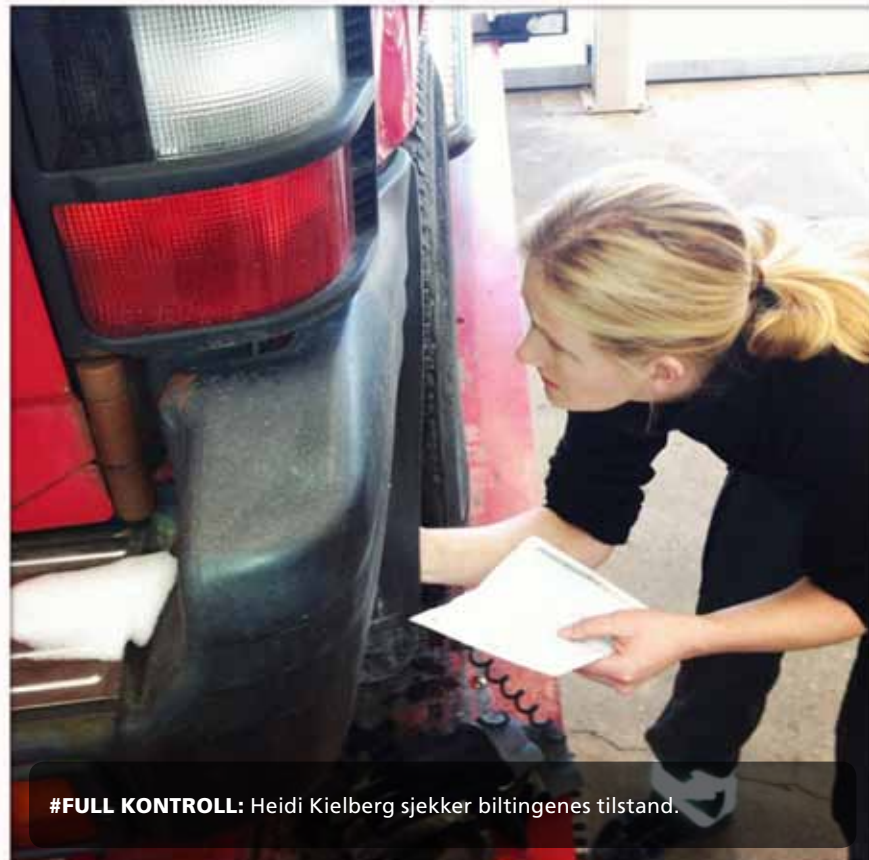
I løpet av året har de kjørt 10.000 førerprøver og 15-20.000 har tatt teoriprøve. 10.000 kjøretøy har vært gjennom kontrollhallen – og ute har de hatt 50.000 bilbeltekontroller. – Vår og senhøsten er den travleste tida. På våren skal folk ha ting klart til ferien, og MC og veteranbiler må være klare for å rulle av gårde. På høsten selges det mest biler, så da har vi også en oppsving i besøket, forteller Foss.

Men de har tid til litt risengrynsgrøt på Risløkka i julestria også. I hvert fall en julelunsj. Og litt pepperkaker og gløgg til gjestene – som ofte må vente litt. – Vi har som mål at ingen skal vente mer enn tjue minutter, men det kan nok fort bli litt mer. Ellers er noe av det artigste ved å jobbe her å møte så mange forskjellige folk. Vi har et veldig variert publikum – alt fra trivelige til truende kunder. Men de aller fleste er blide. Tusen stykker ble nylig spurt om hvordan de var fornøyd med servicen, så vi er spente på resultatet. Vi skulle ønske vi kunne gi dem et enda bedre tilbud. Men vi har i hvert fall gode sofaer og kaffeautomat.

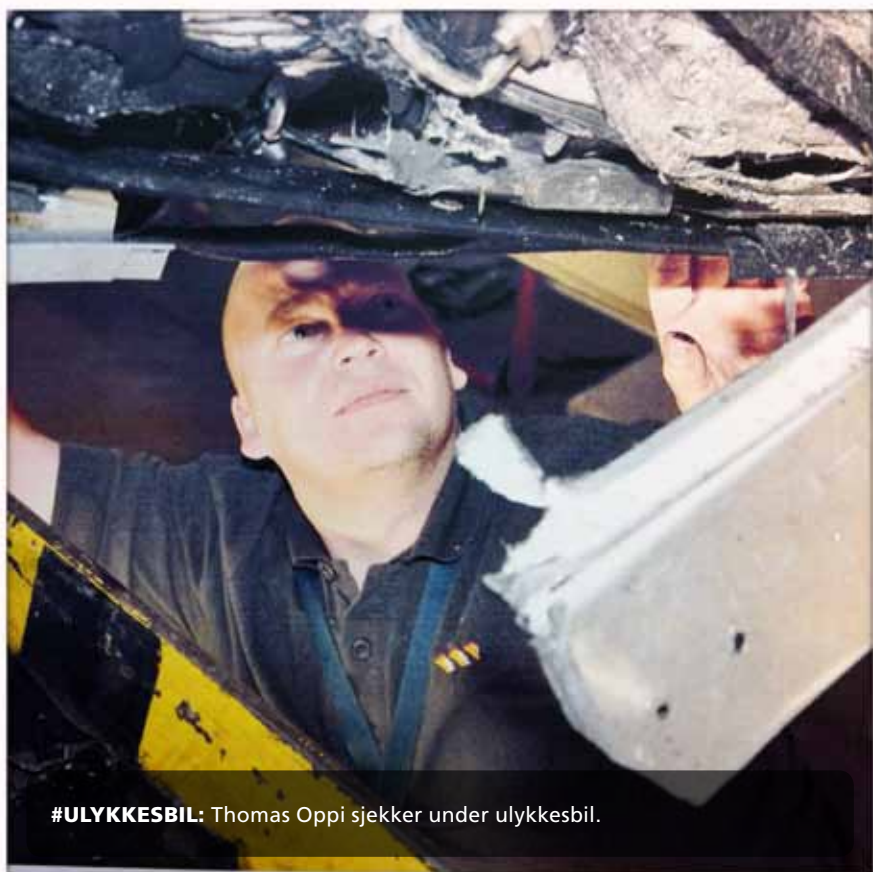
Frister kommer også som julekvelden på kjerringa. Midt i julefreden stresser både kjerringer og gubber til trafikkstasjonen. For det var jo 31. desember som var fristen for å fornye førerkortet hvis en fortsatt vil kjøre mellomtunge kjøretøy! Også er det alle som skal avskilte kjøretøy før årsskiftet for å unngå årsavgift da. Rundt 6000 bilskilt blir levert inn de siste dagene før jul. Jammen bra det er åpent i romjula også. Men i år er den bare to dager, så kaptein Foss og hans besetning er forberedt på litt turbulens. ■



#ROLIG LUNSJ: God stemning i kantina.



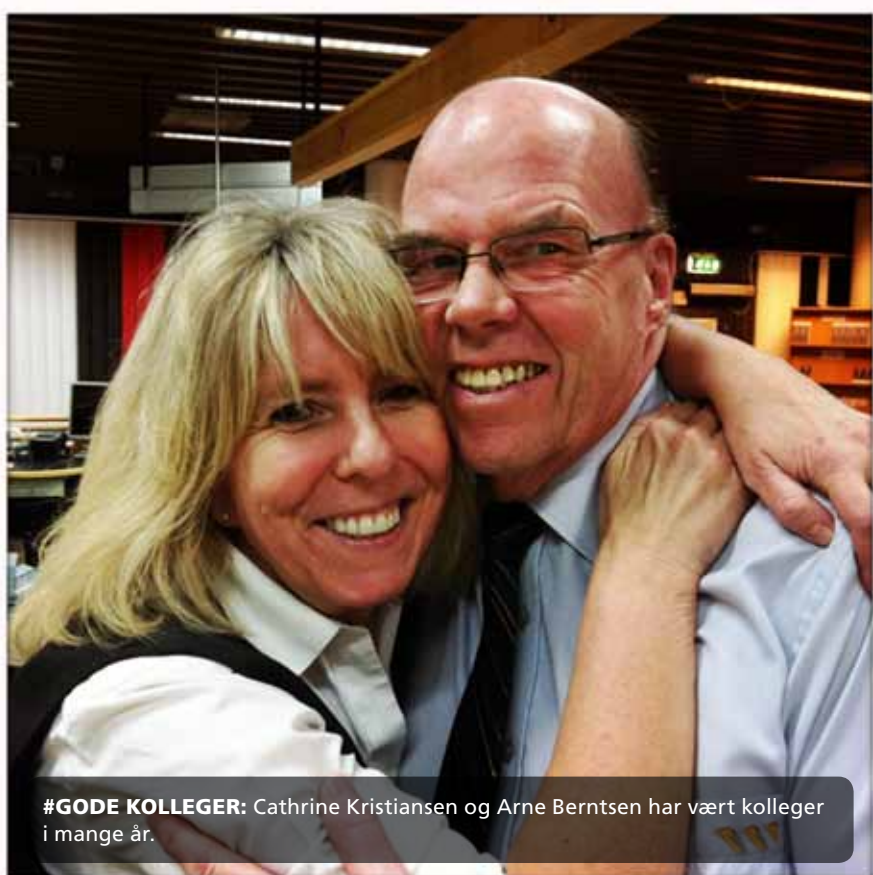
#FULL KONTROLL: Heidi Kielberg sjekker biltingenes tilstand.



#ULYKKEBIL: Thomas Oppi sjekker under ulykkesbil.



#JULEKALENDER: Hanne Kjeldahl sjekker dagens luke.



#GODE KOLLEGER: Cathrine Kristiansen og Arne Berntsen har vært kolleger i mange år.



#FØRERKORTET I BOKS: Smilende Smita Malla og sensor Tove Iversen.



48 MANN PASSER TUNN

Ved den 5,6 kilometer lange toløpstunnelen på motorvegen Durres-Pristina ved grensen mellom Norge og Albania har de albanske vegmyndigheter bygd en egen brannstasjon med to biler og 48 ansatte.

TEKST OG FOTO: HÅKON AURLIEN OG KJELL WOLD

I forrige utgave av Vegen og vi kom det frem at albanske vegmyndigheter er bekymret for trafikksikkerhetssituasjonen i landet. I Albania finnes det i overkant av 400 000 registrerte kjøretøy og de siste ti årene er 350 personer i snitt trafikkdrept per år. I Norge er det over tre millioner registrerte kjøretøy, og antall trafikkdrepte var i fjor 168 personer.

– Vi har kommet langt på vegbygging det siste tiåret, men trafikksikkerheten er vår dårlige samvittighet, uttalte visegeneraldirektør for Albanian Road Authority (ARA).

LANGT FRA FOLK. Men et sikkerhetsstiltak de med stolt-

het viser frem, er brannstasjonen som er bygget for å ivareta sikkerheten i motorvegtunnelen ved grensen til Kosovo. Tunnelen er bygd med svært høy brannsikkerhet. Kjøretørene går i hvert sitt løp, er fullt utstøpt i betong, godt belyst og ventilert. Tunnelen har sitt eget vannforsyningsystem for å dempe et branntilfelle så snart som mulig. I tillegg har den en egen brannstasjon med 48 brannmenn fordelt på fire skift.

– Med 70 kameraer i tunnelen, døgnbemannet alarmsentral og tolv brannmenn i beredskap til enhver tid har vi god kontroll på trafikken gjennom de lange tunnelene. Så langt har det bare skjedd mindre uhell i tunnelene, ingen alvorlige ulykker eller brannkatastrofer. Men vi er godt forberedt og over mye, forteller brannsjef Xhevat Today utenfor brannsta-

sjonen oppe i fjellene.

– Det var liten diskusjon om behovet for en egen brannstasjon her opp ved Thirre-tunnelen, forteller prosjektleder i ARA (Albanian Road Authority) Aurel Xhumbi.

– Mange mil til nærmeste by gjorde det helt nødvendig med en egen brannberedskap helt oppe ved tunnelåpningen, forklarer Xhumbi. Den lange tunnelen har tverrslag og rømningsveger mellom de to løpene hver 500 meter. Annenhvert tverrslag er bygd så stort og bredt at biler kan kjøre gjennom fra den ene tunnelen til den andre.

INN FRA BEGGE SIDER. – Ved eventuelle branner eller store ulykker kan vi derfor komme inn med mannskaper og



DØGNVAKT: 12 brannmenn er alltid på vakt ved denne toløpstunnelen



ARA: Prosjektleder i ARA (Albanian Road Authority) Aurel Xhumbi.



TUNNEL: Thirre-tunnelen er 5,6 kilometer lang.

TUNNELENE

reisen til Kosovo har

redningskjøretøyer fra begge retninger hvis ett av løpene må stenges. Da kjører vi rundt med den ene bilen slik at vi kan komme inn fra begge sider hvis behov, forklarer brannsjefen. Han er meget fornøyd med hvordan sikkerheten og beredskapen fungerer ved den 5,6 kilometer lange tunnelen og mener de bare hadde ett valg når tunnelene ble bygd, å bygge en brannstasjon rett ved tunnelmunningen.

TO METER SNØ. Selv om vegen nå bare har vært åpen i halvannet år, har det vært en del hendelser i tunnelene, men ikke alvorlige. At forholdene kan være ekstreme på motorvegen opp i fjellene på grensen mot

Kosovo fikk mannskapene merke sist vinter. Da kom det rundt to meter snø på få timer slike at vegen ble sperret helt flere ganger, lengst i rundt et døgn.

– Det var en nyttig test å få allerede første vinteren med den nye motorvegen, forteller Aurel Xhumbi. Han er nå med som delprosjektleder for tunnelene på fire felts motorvegen som nå bygges fra Tirana og sørover til byen Elbasan. Prosjektleder Skender Cota, forteller at de vil ha enda bedre sikkerhetsnivå på den 2,5 kilometer lange tunnelen som bygges på den vegen.

– Her vil vi også bygge en toppmoderne brannstasjon rett ved de to tunneløpene, forteller han. ■

Det var liten diskusjon om behovet for en egen brannstasjon her oppe

Aurel Xhumbi, prosjektleder i Albanian Road Authority (ARA)

13 drept i bussulykke

En av de verste trafikkulykkene i moderne tid i Albania skjedde i mai i år. En buss som kjørte av vegen på grunn av høy fart, gikk rundt og havnet i bunnen av en dyp kløft. Ulykken krevde 13 menneskeliv.

I følge politietterforskningen av trafikkulykken var hovedårsaken til bussulykken alt for høy fart og at bussjåføren mistet herredømmet over kjøretøyet. Polititsmannen Klejda Plangarica sier det ikke ble funnet noen tekniske eller mekaniske feil på bussen etter

ulykken og at vegen var i god stand der bussen kjørte ut. I tillegg til sjåføren og 12 studenter fra byen Elbasan som døde i ulykken ble 25 personer skadet, flere av dem så alvorlig at de måtte transporteres til et spesialisert sykehus i Wien i Østerrike for behandling. Bussulykken i mai i år skjedde i nærheten av byen Himara sør i landet, om lag 170 kilometer fra hovedstaden Tirana.

Kilde: www.balkaninsight.com



NY MOTORVEG - LANDETS VERSTE ULYK

EU er bekymret for trafikksikkerheten i Albania og mener radikale tiltak må til. SweRoad konkluderte i 2009 med at motorvegen Tirana-Durres (33 km) er landets verste ulykkesveg.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD OG HÅKON AURLIEN

En trafikksikkerhetskartlegging og -inspeksjon det svenske konsultent-selskapet SweRoad gjennomførte for tre år siden i Albania, viste at 1/3 av alle de rundt 350 dødsulykkene årlig på det albanske vegnettet skjedde i Tirana-Durres regionen. Hver tredje trafikkdrepte var fotgjenger og nesten halvparten av alle dødsulykkene kunne vært unngått eller kraftig redusert dersom bilførerene hadde brukt bilbelte.

25 000 BILER I DØGNET. Fire felts motorvegen mellom hovedstaden Tirana og landets viktigste havneby Durres åpnet i 2002 og har en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk på om lag 25 000 biler.

– Trafikksikkerhetssituasjonen på Tirana-Durres motorvegen er den verste i hele landet og den blir verre år for år. Derfor haster det med å få gjennomført radikale tiltak for å bedre sikkerheten på vegen. Ansvarlige beslutningstakere kan ikke lenger overse dette problemet. Spesielt i sommermånedene blir personer drept nesten hver dag eller hver uke på denne motorvegstrækningen, heter det i SweRoad-rapporten.

270 ULYKKESPUNKTER. I følge EU-kommisjonens nasjonale transportplan for Albania (ANTP) er det identifisert

hele 270 ulykkespunkter på Tirana-Durres motorvegen. De foreslår at vel 100 av disse ulykkespunktene prioriteres og utbedres så snart som mulig. EU-rapporten lister opp om lag 15 viktige trafikksikkerhets-tiltak det er nødvendig å gjøre noe med raskt. Det går på siderekkeverk og midtrekkverk, bedre skilting, fotgjengeroverganger, fartsreduksjoner, rumlestriper, bredere og tryggere vegskuldre, automatisk fartskontroll, fjerning av store og ulovlige reklameskilt, fjerning av ulovlige avkjøringer blant mye annet. Kostnadene for tiltakene på denne motorvegen er beregnet å være rundt 100-120 millioner kroner.

FARLIGE SIDEOMRÅDER. TS-inspeksjonen på Tirana-Durres motorvegen avslørte at en stor del av dødssofrene

Trafikksikkerhetssituasjonen på Tirana-Durres motorvegen er den verste i hele landet og den blir verre år for år.

fra SweRoad-rapporten

på vegen var fotgjengere som prøvde å krysse motorvegen ulovlig. Høy fart, uerfarne sjåførere og mørket var også viktige faktorer for å forklare de usedvanlig høye døds- og ulykkestallene på denne motorvegen.

– Historisk var vegen designet og konstruert med høy standard også på sikkerhet da den ble bygd tidlig på 2000-tallet, skriver SweRoad.

Men i løpet av få år har tallet på kjøretøy og hastighetsnivået på vegen steget kraftig. Vegens sideterreng har i sterkt økende grad også blitt et nesten sammenhengende industriområde uten tilstrekkelig regulering eller bymessig planlegging.

– Ulovlig tilførselsveger til motorvegen florerer sammen med «lovlig» av- og påkjøringer langs hele strekningen. Det samme gjelder en økende «skog» av kjempstore reklameplakater, heter det i SweRoad-rapporten.

LITEN VEKT PÅ VEG- OG TRAFIKKSIKKERHET. I en annen konsulentrapport fra SweRoad til EU-kommisjonens nasjonale transportplan for Albania (ANTP), ropes det et varsko mot liten vekt på trafikksikkerhet under bygging av nye vegeer.

I rapportens oppsummering heter det blant annet: «Veger som er planlagt, bygget, finansiert og rådgitt av utenlandske givere åpnes ofte for trafikk med alvorlige mangler hva gjelder sikkerhetstiltak, barrierer/rekkeverk



KESVEG

MOTORVEG: Farlig fotgjengerkryssing fører til mange ulykker på albanske motorveger.

og fotgjengerfasiliteter». Rapporten konkluderer også med at det er et sterkt behov for raskt å styrke organiseringen og lederskapet av trafikksikkerhetsarbeidet i Albania.

ATK OG PARALLELVEGER . – Ministry of Public Works and Transportation (MoPWT) har bestemt å følge anbefalingene i SweRoads pilot prosjekt og har installert automatisk fartskontroll. Men det er en utfordring å finne fartssynderne fordi mange av adressene bilene er registrert på enten er falske eller at bileieren ikke lenger bor der.

– Et annet tiltak anbefalt i rapporten som vi nå gjennomfører er å forlenge parallelvegene på hver side av motorvegen og på den måten stenge en del av de ulovlige utkjørslelene som finnes langs motorvegen. Ulovlig avkjørsler er også blitt stengt ved å grave dype grøfter og sette opp rekkverk langs vegen, forteller Nicolin Berxhiku i det albanske Transportdepartementet overfor Veg og vi.

Han innrømmer at mye gjenstår å gjøre for å bedre trafikksikkerheten og at det for tiden er budsjettrestriksjoner som gjør at nye tiltak foreløpig er utsatt. ■

Kilder: SweRoad: Completion report Tirana-Durres pilot project, november 2009, SweRoad: Technical Assistance to the Government of Albania on the result-focused Road Safety Project, Completion report, Organization, November 2009, EU-kommisjonen: First Five-Year Review of Albanian National Transport Plan (ANTP), draft final report Part III, juni 2010.



KONTROLL: Økt antall kontroller langs albanske motorveger har ennå ikke gitt ønsket effekt.

Kjøretøykontroll som OPS

Ifølge EU-kommisjonens gjennomgang av den første fems års nasjonale transportplanen for Albania (ANTP 2005-2010) settes det nå i verk en rekke tiltak for å bedre trafikksikkerheten i landet.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD OG HÅKON AURLIEN

Godkjenning av kjøretøy og føreropplæringen moderniseres. Kjøretøykontroll langs vegene organiseres nå som et slags OPS (offentlig privat samarbeid). I EU-sjargong kalles det et PPP-project, som betyr Public sector - Privat sector Partnership. En rekke andre departementer og direktorater arbeider også med sikkerhet på veg, så det er en utfordring å koordinere det totale TS-arbeidet.

VEGSIKKERHET. Albanske myndigheter sier de tar problemet på alvor. I 2002 ble det opprettet en interdepartemental komité for vegsikkerhet ledet av

statsministeren. Komiteen møtes to ganger årlig og Direktoratet for Veg og Trafikksikkerhet er sekretariat for komiteen. Foreløpig ser dette ut til å ha gitt liten effekt.

SweRoad viser i sine undersøkelser fra 2009 at trafikksikkerhetsarbeidet i Albania er spredt på alt for mange instanser, dårlig organisert og dårlig ledet. ■

Kilde: EU-kommisjonen: First Five Year Review of Albanian National Transport Plan (ANTP), Draft final report, part III, juni 2010. SweRoad: Completion Report, Strengthening of the Road Safety Management Capacity, November 2009.

– Albania har neppe bedre vegstandard enn Norge

– Totalt sett har neppe Albania en bedre vegstandard enn Norge. Men når det gjelder effektivitet på hovedvegene mellom de største byene, ligger Albania nå foran Norge.

Det sier Vilrid Femoen som er næringspolitisk direktør i Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV).

Opplysningsrådet presentert for fem år siden en undersøkelse om veistandard i Europa som målte effektiviteten på hovedveinettet, ikke vegstandarden generelt. Albania var så vidt etter Norge men vil nå betydelig over.

– Også internasjonal sammenligning av effektivitet er overtolket når det har bredt seg en oppfatning av at vegstandarden i Albania er generelt bedre enn i Norge, sier hun.

Hun peker på at Norge er i verdenstoppen når det gjelder trafikksikkerhet, men mener dette henger mer sammen med vår trafikk kultur og bilsikkerhet enn satsing på vegstandard.

– Men målt i effektivitet ligger Norge helt i bunnsjiktet i europeisk sammenheng. I Norge har vi i lang tid prioritert fastlandsforbindelser, undersjøiske tunneler og spektakulære broer. Her er vi i verdensklasse. Hele Norge har tilgang

til et offentlig vegnett. Men effektiviteten på vårt riksvegnett er alt annet enn fullkomment. Her har vi mye å lære av andre land, sier Femoen.

FAKTA

Gjennomsnittlig kjørefart med bil (km/t) mellom de største/viktigste byene i 12 europeiske land (2009)

Frankrike	110,3
Tyskland	109,0
Portugal	98,8
Østerrike	98,3
Danmark	97,3
Storbritannia	96,0
Sveits	91,8
Sverige	88,1
Finland	78,4
Irland	74,4
Polen	71,9
Norge	68,3
Albania	65,5

(Kilde: Opplysningsrådet for vegtrafikken)



Hun som VIL ha bedre veg

Vilrid Femoen i Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) arbeider for mer effektiv vegtrafikk mellom landsdelene. Skulle hun gjort noe helt annet ville hun vært blomsterdekoratør.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**J**eg synes det er veldig hyggelig å gjøre det pent med natur og glitter, sier hun. Motsetninger, vil noen si. – Skjønn forening, sier Vilrid.

OFVs næringspolitiske direktør bruker andre ord om prosessene som har skapt dagens hovedvegssystem i Norge. – Vi har et sikkert og forutsigbart vegnett som når ut til alle, og det skal vi være fornøyd med. Men vi har ikke et effektivt hovedvegnett for å knytte landet sammen. Hovedvegnettet er i alt for stor grad blitt påvirket av mennesker som ville ha vegen innom akkurat sitt sted. Det nasjonale hovedformålet har ikke vært viktigst, dagens riksveger ivaretar både nasjonale, regionale og lokale behov, sier hun.

01 Planleggeren. – Mellom Oslo og Bergen er det bare 30 mil i luftlinje. En rett veg kunne vært kjørt på tre timer. Naturlig nok kan ikke en veg bygges slik fuglen flyr men vi mener det er helt realistisk å få til en veg som tar 4,5 timer. I dag tar hovedvegen via Filefjell syv timer. Slik kan vi ikke ha det, sier hun.

Vilrid Femoen er ikke blant de som mener vegplanlegging tar for lang tid i Norge. – Det tar seks år å planlegge en veg, og tre år å bygge den. Slik er det, det er greit nok det. Men da skal vi ikke planlegge vegstrekningsprosjekt på noen få kilometer om gangen.

– Vi bør heller gjøre som for eksempel Kroatia, der bygges hele korridoren i ett prosjekt. Skulle vi gjort det samme i Norge ville det betydd at for eksempel Oslo-Bergen var ett prosjekt, som ble delt opp i cirka fem underentrepriser. Også i Norge vil vi komme i mål med seks års planlegging og tre års utbygging for et infrastrukturprosjekt i denne størrelsen, sier hun.

02 Guttejenta. – Vilrid Femoen er født i Harstad men farens militærkarriere brakte familien til Drøbak da hun var tre år. Med to storebrødre fikk hun en oppvekst med mye sjø- og friluftsliv.

– Jeg ble en guttejente, sier hun. Vilrid liker å sløye fisk, har tatt skytterprøve og går tur med hagla i Rendalen. Hun kjører carvingski, men har kuttet ut

dykkingen og helt droppet tankene om å hoppe i fallskjerm.

– De feminine sidene av meg fikk jeg vel først utviklet etter gymnastiden, smiler hun.

03 Metodikeren. – Med far som militær og mor som kunstner lærte hun tidlig at utpreget grundighet og stor kreativitet kan forenes til gode løsninger. Ikke minst lærte hun seg å gå dypt inn i hvorfor ting er blitt som de er. Da finner man både problemets kjerne og mulighetene videre.

I studietiden sto hun frem som en grundig kildegransker. Ledere i fiskerinæringen merket seg hvordan hun studerte kompliserte handelsavtaler. Mens hun skrev en hovedoppgave som analyserte anklagene om norsk laksedumping i EU, ble hun ansatt i næringens hovedorganisasjon for å bidra til å løse opp i flokene. Jobben var nesten fullført da hun etter to år og fullført hovedfag fikk tilbud om jobb i OFV.

Hvor er det blitt av Liv Signe Navarsetes valg-løfte om at «Norge skal få Europas råeste infrastruktur»?

04 Kritikerens. Nå har hun alle Vegnormal-håndbøker og alle transportplanutredninger i sirlige rekker på kontoret, og har lest dem fra perm til perm. Det anbefaler hun flere å gjøre.

– Når jeg ser prosjektporteføljen i Nasjonal transportplan, er det vanskelig å få øye på de nasjonale prioriteringskriteriene. Jeg tror vi bør se nærmere på en korridor-tankegang for å få en helhetlig utbygging av vegnettet. Det er en utfordring at nasjonal vegutbygging er så fragmentert at de nasjonale prioriteringene drukner. Dermed ender vi i en årrekke endt opp med en masse små prosjekter, bruer til

øyer hvor det ikke bor folk i stedet for gode hovedforbindelser som virkelig gir nasjonale verdi, sier hun.

05 Foredleren. Da hun ble ansatt i Opplysningsrådet var det for å bedre næringstransportenes rammevilkår. Ikke minst har fiskeforedlerne hastverk når de skal frakte fersk laks på bil til Europa. Det gikk treigt helt til de var ute av Norge, så langt mer effektivt. Hvorfor?

– Vi har for dårlig vegstandard, rett og slett. I 2004 la Statens vegvesen frem en rapport som viste at bare ni prosent av riksvegene tilfredsstilte Vegvesenets krav, det vil si at over 90 prosent av hovedvegnettet ikke var godt nok. En felles forståelse for at norske veger ikke holdt mål lot likevel vente på seg. Jeg ble forskrekket da daværende finansminister Kristin Halvorsen i en debatt sa at hun ikke skjønnte de som klagde på vegnettet.

– Nå er det gått syv år, vi har presentert nye rapporter basert på Vegvesenets data og jeg er glad departement, Vegvesen og fylkeskommuner sier at de har nytte av dette som grunnlag for beslutninger. Det er bra. Det betyr at vi har fått en felles problemforståelse og kan gå i gang med å finne de gode løsningene. Vi kommer til å presentere løsninger for Norge som skal være mot-tesen til den norske prosjektstyrte «Stykkevis og delt»-modellen og som er i tråd med internasjonal praksis, sier hun.

06 Visjonæren. Det kan skje samtidig som Regjeringen legger frem sin Nasjonal Transportplan.

– Vi får se. Det jeg tror kommer i NTP er en interessant og gjennomarbeidet oversikt over hva folk har veldig lyst til å få bygd rundt omkring i hele landet. Jeg tror også det vil bli en kraftig økning i rammene. Men det Nasjonal Transportplan mangler, er en visjon om riksveggenes nasjonale rolle for å nå målet om å ta hele landet i bruk. Da må vi ha nasjonale transportkorridorer nord-sør og øst-vest som knytter landsdelene sammen. Og vi mangler en nasjonal prioritering i utbyggingsrekkefølgen. Hvor er det blitt av tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsetes valgløfte om at «Norge skal få Europas råeste infrastruktur»? Jeg er spent på partiløftene for 2013! ■

FAKTA

Vilrid Merete Femoen ble født i Harstad for 44 år siden og er bosatt i Drøbak med mann og tre barn.

Hun er utdannet statsviter med fordypning i offentlig politikk og administrasjon, EUs beslutningssystem og europeisk integrasjon.

Hun arbeidet i Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening, FHL 1996-1998, i PR-byrået Kreab/Stayer 1998-1999, og ble ansatt i Opplysningsrådet for Veitrafikken i 2000.

OFV ble stiftet i 1948 på initiativ fra NAF, KNA og Norsk Motorsport-Union, har i dag 23 landsomfattende medlemsorganisasjoner og «Fremmer en effektiv veitrafikk med minst mulig skade på mennesker og miljø».

Hun har vært leder for næringens klimainitiativ Klimaveien, fra 2008-2010. Siden 2010 har hun ledet International Road Federation Finance & Economics Committee.

Hun har vært medlem i NTPs referansegruppe 2000-2010, Vegvesenets referansegruppe for Vegnormalene (pt) og er nå med i KVU-arbeidet for en ny Oslofjordkryssing.

Hun har koordinert organisasjonenes krav om felles minstestandarder på riks- og fylkesvegnettet og ledet utredningsprosjekter om kvalitative data for vegnettet.

Vilrid i trafikken

Hva slags bil har du? Skoda Superb stasjonsvogn.

Hva slags musikk liker du best? Listepop.

Hva slags transportform liker du? Jeg er veldig fornøyd med bussen, det er fantastisk å kunne fly på lengre avstander. Gange er undervurdert på kortere avstander.

Liker du best å kjøre sjøl eller å sitte på? Jeg liker begge deler best.

Har du blitt stoppet i fartskontroll? Ja, helt forferdelig. Et øyeblikks uoppmerksomhet.



Klare til å ta i mot ein ny

Avdelingsdirektør Nils Magne Slinde kjenner seg trygg på at Statens vegvesen i Region vest eit nytt uvêr skulle råke fylket. – Som organisasjon er vi godt førebudde. Vi har tilsett beredskap som har vist seg å fungere.

TEKST HEIDI RAVNESTAD FOTO OLE KRISTIAN ÅSET

Jula 2011 herja stormen Dagmar over Vestlandet. Naturskadane var voldsomme, og vegnettet fekk store skader. Satellitt-telefonar på plass.

Eitt år etter har Statens vegvesen i Region vest gjort nokre mindre grep som vil styrke dei i framtidig beredskapsarbeid. Avdelingsdirektør i Sogn og Fjordane, Nils Magne Slinde, fortel at det blant anna har vore gjennomført fleire kriseøvingar med liknande scenario som Dagmar, og at dei har gått til innkjøp av endå fleire satellitt-telefonar.

TILTAKA GJENNOMFØRTE. – I etterkant av Dagmar vart det utarbeidd ein evalueringsrapport, og tiltaka som vart skisserte der er stort sett gjennomførte, seier Slinde. Under julestormen datt alt straum- og telenett ut, ein

hadde dermed ikkje TV, radio, e-post og internett, fast-telefon eller mobiltelefon. Heller ikkje krisetelefonane på regionvegkontoret fungerte. Alle kontorstadane og dei ansvarlege for drifts kontraktane i fylket har no fått satellitt-telefonar. På denne måten vart det ein kommunikasjon internt til tross for at telefon og straum fell bort.

– Reservestraum for trafikkstyringssystema er også betra. Under Dagmar opplevde ein at elektroniske skilt ved Måløybrua datt vekk. Denne skiltinga skal vise når det er for mykje vind til å køyre over brua. Betre straumsikring skal hindre at dette skjer igjen, seier avdelingsdirektøren.

HOLI VEGEN. Mykje ressursar har også gått med til å bygge oppatt veg som var utvaska.

– Vi har gjennomført reparasjonsarbeid på vegnettet for om lag 150 millionar, og det aller meste har gått bra, seier Slinde.

Avdelingsdirektøren vedgår at nokre prosjekt har drege ut i tid, eit av dei mest omtala tiltaka ligg berre nokre hundre meter frå regionvegkontoret på Leikanger, på riksveg 55 i retning Sogndal. Dei store bylgjene som fylgde med stormen grov ut vegfyllinga nedanifrå og over 200 meter av vegbana rasa ut i Sognefjorden. Holet i vegen er no under oppbygging, og arbeidet skal vere ferdig i februar.

– Dette er eit av prosjekta som har

Vi har gjennomført reparasjonsarbeid på vegnettet for om lag 150 millionar.

Nils Magne Slinde, Avdelingsdirektør i Sogn og Fjordane



BUDDE PÅ STORM: – Vi er budde på ein ny storm, seier avdelingsdirektør Nils Magne Slinde. Her ved anlegget på Kløvi, der Sognefjorden tok med seg over 200 meter av riksvegen mellom Leikanger og Sogndal.

Dagmar

region vest er godt rusta dersom dette som stiller opp, og ein krise-

teke for lang tid. Her må vi gjere ei eiga evaluering av internt, seier Slinde.

VEGEN VASKA VEKK. Ei av dei mest dramatiske øydeleggingane på vegnettet var ved Hornindalsvatnet. Der vart 1,7 kilometer av vegen mellom bygda Otterdal og kommunesenteret. Grodås vaska vekk av vatnet. Sidan då har innbyggjarane i den vesle bygda vore isolerte, og må anten gå gjennom rasområdet eller nytte båttransport for å komme seg ut.

Etter diskusjonar rundt løysing vart fylkespolitikarane i Sogn og Fjordane einige om at vegen skal byggast opp att der den låg. Anbudsgrunnlaget er no under utarbeiding, og kontrakten skal snart ut på anbud.

BETRE BUDDE. – Sikkerhet-, helse og arbeidsmiljøplanen (SHA) konkluderer med at det på grunn av rasfare berre kan jobbast i sommarhalvåret på denne strekninga. Arbeidet kan difor tidlegast starte opp i mai. Så får vi håpe at det går ei stund før vi opplever liknande tilstandar igjen. Men dersom det skjer, trur eg vi er endå betre budde enn førre gong, avsluttar Slinde. ■

KLIMA:



TØFFE TAK I VEST

Midten av desember var preget av mye uvær mange steder i landet. Spesielt ille var det i Rogaland, hvor store snømengder kombinert med sterk vind skapte store utfordringer.

TEKST KJELL BJØRN VINJE OG ANJA KRISTIN BAKKEN FOTO BJØRNAR MELING

Mange steder var det full virksomhet fra Statens vegvesen og våre entreprenører døgnet rundt.

IMPONERT. – Spesielt i Rogaland og delvis i Agder-fylkene var det tøffe tak. Jeg er imponert over innsatsen fra både egne folk og fra våre entreprenører. Her var det full trøkk døgnet rundt under spesielt krevende forhold, sier Lars Erik Hauer, direktør for Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet. Sammen med vegdirektøren fulgte han situasjonen nøye, samt ivaretok rapportering til Samferdselsdepartementet.

KRISESTAB. Det var satt krisestab i vegavdeling Rogaland fra fredags kveld til lørdag kl. 18 da en gikk tilbake til observasjonsfase og sist søndag over til forsterket beredskap.

På regionsnivået i Vest og i vegavdeling Vest-Agder var det observasjonsfase. Vêrmeldinga viste på førehand at vinden skulle komme opp i storm styrke. Med all snøen som hadde kome dei siste dagane var det

knytt stor spenning til korleis trafikktilhøve kom til å bli.

STORE PROBLEM. Det synta seg at kombinasjonen aukande vind og tørr, lett snø føra til store trafikale problem. Snøen føykar seg over vegane, og gir svært redusert sikt. 33 fylkes- og riksvegar i Rogaland er og har i løpet av kvelden og natta vore stengde. I tillegg har ferjesambandet mellom Mortavika-Arsvågen og Høgsfjord-sambandet vore stengt.

Der var også aktivisert en egen reiseinformasjonsside for Sørvestlandet på Vegvesen.no, som også er lagt godt synlig på nettsiden.

EKSTRAUTSTYR.

– Alle entreprenører i de berørte områdene hadde alt tilgjengelig personell ute. Det ble satt ut ekstrautstyr på strategiske plasser langs vegnettet. Mannskap fra Vegvesenet kontrollerte vogntog både ute på vegnettet samt ved Danskebåten anløp i Kristiansand, sier Hauer. ■

Jeg er imponert over innsatsen fra både egne folk og fra våre entreprenører.

Lars Erik Hauer, direktør for Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet

STOR: Verdens største elgskulptur skal prege den nye Bjøråa rasteplass inntil rv 3 i Østerdalen



Verdens største elg skal hindre ulykker

En gigantisk elg, ti meter høy og tolv meter bred, skal prege den nye Bjøråa rasteplass som neste år skal bygges inntil rv. 3 i Østerdalen. Tanken er nå at elgen skal bygges i børstet, syrefast stål men gis et gullaktig belegg slik at den blir gyllen.

TEKST HÅKON AURLIEN ILLUSTRASJON VEGARD SAGBAKKEN

Å plassere en stor elgskulptur på Bjøråa rasteplass vil bygge opp under større oppmerksomhet langs rv. 3

A

rsaken til at elgen blir så stor er at Østerdalen er relativt ensartet med høye furutrær og med store landskapsrom.

For at skulpturen skal synes godt nok, og få ønsket effekt på trafikantene, er det viktig at den fremheves fra omgivelsene. Dermed kommer en opp i en størrelse som gjør den til verdens største elgskulptur, sier Anne Helga Gaustad i Statens vegvesen.

Hun leder et prosjekt for bedre trafikk-sikkerhet i Østerdalen. Motsatt av holdningen i sentrale strøk er et hovedpoeng å bygge innretninger langs veg som fenger trafikantenes oppmerksomhet.

Hovedrasteplass. Elgen er nå finansiert av Sparebanken Østerdalen, som gir to millioner kroner til prosjektet. Selve rasteplassen skal Statens vegvesen finansiere på ordinært vis. Dette blir en hovedrasteplass med nytt, moderne toalettanlegg, mulighet for kiosk og midlertidig parkering for tungtransport. Tanken er at den skal bygges med noenlunde samme materialbruk som de moderne turistvegprosjektene som er kommet de senere årene.

-Riksveg 3 har hatt en overhyppighet av utforkjørings- og møteulykker som vi mener kan forklares med monotinitet, sier Anne Helga Gaustad.

-Østerdalen er kjent som en strekning der det er mye skog og tidvis monotont å kjøre, og den høye andelen av utforkjøringsulykker og møteulykker mener vi kan forklares med at førerens oppmerksomhet ikke er god nok og at bilføreren sovner eller er sløv bak rattet, sier hun.

ULYKKESEDUKSJON. De siste årene vært jobbet aktivt med å senke ulykkestallene. Dette er skjedd gjennom strekningsvise utbedringer, men også med vegetasjonsrydding, lyssetting, småstopp-plasser og landskapskunst som del av FoU-prosjektet «Trafikantens opplevelse».

-Ulykkestallene er gått ned de siste tre årene, vi kan ikke si at det skyldes et bestemt tiltak men mener alt har bidratt i positiv retning, sier Gaustad.

Fra 2005-2008 omkom 17 mennesker på rv 3 og over 240 ble skadd. De siste årene er tallene gått ned med en tredjedel. I 2011 omkom ett menneske i en møteulykke og syv ble alvorlig skadd, fem i møteulykker og to i utforkjøringsulykker.

POSITIVT. Spørreundersøkelser viser at trafikantene opplever en økt positiv oppmerksomhet ved disse tiltakene. Over halvparten av trafikantene sier at tiltakene har hatt høy effekt på deres oppmerksomhet, 85 prosent beskrives påvirkningen som positiv.

-Å plassere en stor elgskulptur på Bjøråa rasteplass vil bygge opp under disse erfaringene, og mest sannsynlig gjøre at trafikanten får en enda større oppmerksomhet langs rv. 3. Utsmykking av rasteplasser gjøres for å gi trafikanten stimuli og for å oppfordre til å stoppe. Bilisten får frisk luft og blir dermed klar for å kjøre videre i bedre forfatningen enn før stansen, sier Anne Helga Gaustad.

Det er kunstnerne Inge Iversen og Linda Bakke som har laget konseptet for Storelgen. De to laget de fargesterke elggevirene som ble hengt opp på trær langs rv3 i fjor. Linda Bakke skal nå arbeide videre med å få laget Storelgen. ■

GRATULERTE MED TOGSATSING

Sverige har lagt grunnlaget for å få mer godstrafikk over på jernbane etter at 75 km av «Norge/Vänernbanan» mellom Trollhättan og Göteborg nå er bygd ut til dobbeltsporstandard.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Men det er mye å gå på, kun et godstog tilsvarende 30 vogntog går nå mellom Oslo og Göteborg hver uke. Daglig passerer over 2000 vogntog grensen bare på E6 ved Svinesund.

-Vegdirektør Terje Moe Gustavsen var med på innvielsesfest sist uke og kunne gratulere kollega Gunnar Malm med storsatsingen. Både veg og jernbane er bygd ut, for til sammen 13,9 milliarder kroner over åtte år, og fullføres i en tid der Trollhättan har behov for stimulans.

KOMPENSERTE: Mens Uddevalla fikk ny E6 for å kompensere for tapet av vrftsvirksomheten for 15 år siden, har Trollhättan nå fått veg og jernbane som motvirker effektene av tapet av Saab som bilprodusent. Toget de 75 km mellom Göteborg og Trollhättan tar nå bare 35 minutter, noe som åpner for betydelig utveksling av både arbeidskraft og studenter.

E45 var før utbyggingen en landlig tofelts motorveg, dvs tofeltsveg med brede banketter, og er nå bygd om til firefeltsveg med rekkverk mellom kjørebanelene. Oppgraderingen får liten betydning for norske vegtrafikanter, nordover fra Göteborg følger de E6 lenger vest via Uddevalla. Bare en strekning av E6 mangler firefeltsstandard i dag, men neste år starter E6-utbyggingen i Tanumområdet syd for Strömstad. Når den er ferdig er det firefeltsveg helt fra Oslo til Malmö.

JERNBANE TIL NORGE. Jernbaneoppgraderingen som nå er fullført har langt større betydning for Norge. Den nye banen brukes nemlig av alle tog inn

og ut av Norge mot syd. Da jernbane-forbindelsene ble bygd ut på slutten av 1800-tallet ble det bestemt å ikke knytte Østfoldbanen til Bohusbanan, som ble bygd til Strömstad, men i stedet å gå via Kornsjø og Dals Ed og inn på hovedbanen mellom Syd- og Mellom-Sverige ved Öxnerød. Banen har mye trafikk og hadde stort behov for oppgradering av både skinner og underlag. Nå er banen topp moderne og tillater tog med hastigheter på opptil 250 km/t samtidig som den har kapasitet til store godsmengder mellom storhavnen i Göteborg og nordre Sverige.

Ved åpningen sist uke påpekte Trafikverkets generaldirektør Gunnar Malm at man nå ser på muligheter for å oppgradere jernbanen videre mot Norge.

KONKURRANSE. Paradoksalt gikk det foreløpig siste godstoget mellom Oslo og Malmö dagen før. NSBs godsselskap Cargonet har kun igjen et godstog hver uke mellom Oslo og Göteborg, foruten det daglige toget mellom Ikeas lager i Oslo og hovedlager i Jönköping. Selskapet sier åpent at det ikke er mulig å konkurrere med lastebiltrafikk på E6, verken på hastighet eller pris.

Et nytt Europeisk samarbeidsprosjekt skal nå se på muligheter for å øke godsmengden på tog. Av Skandinavias befolkning på 19, 5 millioner mennesker bor åtte millioner på strekningen Oslo - København. Byene her samarbeider nå for å skape et felles arbeidsmarked og ser høyhastighetstog som et viktig virkemiddel. Samtidig samarbeider de i en korridor som går ned til Amsterdam om «grønn transport». 12 desember ble det underskrevet intensjonsavtaler der det svenske Trafikverket og det norske Vegvesenet ønsker å bidra til en slik korridor. ■



VEGDIREKTØR: Terje Moe Gustavsen kunne sist uke gratulere kollega Gunnar Malm i Trafikverket med 75 km ny firefeltsveg og dobbeltsporet jernbane.



STEDET: ØSKEN

I Aurskog-Høland kommune i Akershus. Eldste belagte skrivemåte av gårdsnavnet fra 1578 (da skrevet Eske). Navnet kan muligens komme av et elvenavn dannet til trenavnet ask, kan også komme av ordet «eske» og vise til den lille isolerte høyden som skal ligge ved gården. Navnet utales /øssja/, anbefalt skrivemåte hos Kartverket er Øskja, forteller Line Heinesen ved Institutt for lingvistik ved Universitetet i Oslo. (Foto: Håkon Aurlien)

QUIZ:

20 spørsmål

Prøv deg på Veggen og vi-quizen. Svarene finner du vet å snu siden.

- 01** Hvilket år fikk hurtigruten sitt anløp fra Bergen?
- 02** Langs hvilken europavei finner vi Smaalenene bru?
- 03** Hvilken pris vant Smaalenene bru i 2011?
- 04** Hvem driver nettstedet kriseinfo.no?
- 05** Hva er spesielt med fergen «Boknafjord»?
- 06** Statens vegvesen og Syklistenes landsforening har laget de 8 sykkelvettreglene. Hva er regel nummer 2?
- 07** Ranger disse steder langs E6 i riktig rekkefølge fra sør til nord: Tretten, Fåberg, Fåvang, Biri og Øyer



SPØRSMÅL 1: HURTIGRUTESKIPET VESTERÅLEN SETT FRA NASJONAL TURISTVEG HELGELANDSKYSTEN NORD, VED MEVIK I GILDESKÅL. MEN NÅR FIKK HURTIGRUTEN SITT ANLØP FRA BERGEN?

- 08** I hvilket fylke ligger Flekkefjord trafikkstasjon?
- 09** Hvor i landet er en bil med bokstavkoden PC første gang registrert?
- 10** I hvilket fylke befinner du deg dersom du stopper på rasteplassen Gudbrandsjuvet?
- 11** Og langs hvilken turistveg ligger Gudbrandsjuvet?
- 12** Fra hvilken dato vil det kreves helseattest for å kunne kjøre etter fylte 75 år?
- 13** Hva tilsvare det gamle romerske lengdemålet «legion» i metersystemet?
- 14** Hva er alderskravet for å kjøre buss(klasse D)?
- 15** Hvilken bilprodusent står bak modellen Cordoba?
- 16** Fra hvilket land kom bilmerket Talbot?
- 17** Hvilken bil ble brukt i filmen «Tilbake til fremtiden»?
- 18** Hvilket bilmerke har en logo som viser et rødt kors og en kronet slange som spiser et barn?
- 19** Saturn Sky er en amerikansk versjon av hvilken bil?
- 20** Fra hvilken bilprodusent kommer modellen DS5?

I HANSKEROMMET:



FOTO: HENRIETTE E. BUSTERUD

5 spørsmål til Jan Helland

Spesialist i GIS/LINE i Region sør

- 1 Hva har du i hanskerommet?**
Hm, hodelykt, en twistpose jeg vant på seksjonsmøte, ei kartbok som aldri brukes og litt for mange isskraper med vegvesenlogo. GIS står for Geografiske informasjonssystemer. GIS/LINE er et GIS-verktøy med mange løsninger og brukes blant annet til innsyn for saksbehandlere og data når nye veger skal prosjekteres.
- 2 Har du gått til filmen?**
He he, jeg har bare lagd litt underholdning til julebordet noen ganger. Jeg har en figur som heter Knut Stangenes. Han er nylig «ansatt» som endrings- og aldringskoordinator i staben til vegsjefen. I siste film prøvde han seg på en prosess med å finne alternative kontormuligheter – både garderobeskap, museumsmonter og handicaptolett ble tatt i bruk.
- 3 Er du på de skrå bredder?**
Da er jeg mest på gyngende grunn. Jeg er glad i å fiske og seile. Jeg har en havseiler som blir brukt hyppig i sommerferien. Også har vi en egen kajakkgruppe her i Vegvesenet i Kristiansand. Vi prøver å få til en tretimerstur i måneden året rundt – også om vinteren.
- 4 Er du sjøsterk du da?**
Jeg trodde ikke jeg kunne bli sjøsjuk helt til jeg var med på et «Skagen-race». Det var kuling hele veien, og overmodig som jeg var satte jeg meg til å legge inn ruta på en håndholdt gps – ikke særlig lurt. Det ble en lang kald natt på dekk, men det gikk over.
- 5 Har du ønsket til nissen?**
Det må være at vi får til et godt samarbeid internt og på tvers av regionene. Ellers så har en jo det meste, så det beste er vel å få beholde helsa. Å ta seg løpetur i skauen eller en god tur på ski er en gave jeg setter mer og mer pris på.

1907 02 E 18 03 Norsk Iysprts 04 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) 05 Verdens største gassdrøve ferje 06 Gi tydelige tegn 07 Biri, Fåberg, Øyer, Tretten og Fåvang 08 Vest-Agder 09 Arendal 10 Møre og Romsdal 11 Geiranger – Trollstigen 12 19. januar 2013 13 2,22 km 14 21 år 15 Seat 16 Frankrike 17 De Loran 18 Alfa Romeo 19 Opel GT 20 Citroën



Foto: Thorbjørn Pedersen

Unormal kjøreretning

143

Forbudsskilt 302 «Innkjøring forbudt» står inntil fylkesveg 563 ved Kleppestø og forteller at det er enveiskjøring i motsatt retning på fylkesvegen. Ingen reagerer på skiltet. Trafikantene kjører av gammel vane, til tross for det de ser. Slik har det vært i mange år, forteller Thorbjørn Pedersen som har sendt bildet.

- Det er ikke helt unormalt, påpeker den unormale jury, øverste myndighet for Vegvesenets håndbok 050, skilnormalene. Skiltet er feilplassert, det retter seg egentlig ikke mot trafikantene på fylkesvegen men mot de som kjører inntil butikksenteret til høyre. Dette er et privat område, der er det ikke tillatt å bruke offentlige trafikkskilt.
- En graverende og klar unormal, påpeker den unormale jury.

Vegenogvi

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
mark.berger@vegvesen.no

Fagpressen

Journalist
HENRIETTE ERKEN BUSTERUD
Mobil: 980 30 164
Telefon: 22 07 33 89
henriette.busterud@vegvesen.no

Journalist
KJELL WOLD
Mobil: 900 94 886
kjell.wold@vegvesen.no

Journalist
HÅKON AURLIEN
Mobil: 951 13 750
Telefon: 69 24 37 01
hakon.aurlien@vegvesen.no

Grafisk designer
JORUNN G. EBBESTAD BRUN
Mobil: 412 33 404
Telefon: 32 21 43 41
jorunn.brun@vegvesen.no

Grafisk designer
HILDE M. STRANGSTADSTUEN
Mobil: 913 27 595
hilstr@vegvesen.no

Grafisk designer
KYRRE WEDVIK
Mobil: 909 30 425
kyrre.wedvik@vegvesen.no

Abonnement:
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64
wenche.jensen@vegvesen.no
eller veggenogvi@vegvesen.no

Statens vegvesen

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 18. desember kl. 13.00. Neste utgave kommer 31. januar 2013.

