

Vegen og vi

NR. 04 / 26. APRIL / 2012
PORTO BETALT / PORT PAYÉ
NORGE / NOREG

RETURADRESSE:
STATENS VEGVESEN
POSTBOKS 8142 DEP
0033 OSLO



Statens vegvesen

Vil ha vikeplikt over alt

En ny rapport laget av Statens vegvesen tar til orde for betydelig økning i bruken av vikepliktskilt på norske veger. –Vi må rydde unna enhver tvil om hvem som skal vike i trafikken, sier trafikksikkerhetsseksjonsleder Kjell Seim.

side 4-5

SIDE
05 **SIKKERHET:**
I veg- og arealplanlegging kommer skiltplanen ofte sist på plass.

SIDE
07 **MILJØ:**
Statens vegvesen vil vite mer om hva som er i avrenningsvannet fra veger.

SIDE
10 **UTBYGGING:**
Spania er en av mange utenlandske aktører som lukter på norsk vegbygging.

SIDE
24 **TUNNEL:**
Snart kan 25 nye evakueringsrom i rv. 23 Oslofjordtunnelen tas i bruk.

Side 18-21: – Tenk helse: La barna sykle til skolen!



VEGDIREKTØR UTEN HØGDESKREKK

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen og regionvegsjef Helge Eidsnes var i april på HMS-synfaring til Hardangerbrua, den første av i alt fem HMS-synfaringar vegdirektøren skal gjennomføre i regionane. Vegdirektøren her på catwalken til Hardangerbrua, i lag med regionvegsjef Helge Eidsnes og prosjektleiar Øivind L. Søvik. (Foto: Geir Brekke)



TUNNEL-KONSERT

Under Vestfoldfestspillene i slutten av juni blir Slottsfjelltunnelen i Tønsberg konsertarena for en kveld. Senioringeniør Reidar Jørgensen (bildet) i Statens vegvesen skal verken synge eller spille, men sørge for at tunnelen blir stengt for vegtrafikk i om lag seks timer. (Foto: Kjell Wold)

LEDER:

Het vinter i nord

Kunnskap uten fornuft er dobbelt dårskap

Baltasar Gracián

Det er flust med trafikanter landet rundt som er frustrerte over saltingen av vintervegene. I Bodø-området ser det ut til å ha vært en ekstra opphetet debatt rundt vegsalting denne vinteren.

Avisa Nordland har viderefremmet sterke meningsyttringer fra sine lesere, og vi har kunnet lese om «kokförbainna» folk som har omdøpt Bodø til «Salt Lake City». For å nevne noe. I denne stormen, ofte med sterke følelser i kastene, har avdelingsdirektør i Bodø Kjell Skjerve stått.

Skjerve har innrømmet at det ikke bare har vært behagelig å være Vegvesenets salt-talsperson denne vinteren. I et intervju uttalte han nylig at «Bodø er en ganske liten by og jeg har ikke kunnet gå noe sted uten at det snakkes om salt. I løpet av vinteren har det også blitt noen sinte meldinger og personangrep. Jeg skal si deg, jeg er glad for at våren er kommet!»

Vi er mange som gleder oss over at våren har kommet, men det er ikke vanskelig å forstå at Skjerve gleder seg litt ekstra nå vi blant annet vet at han i løpet av vinteren er kåret til Bodøs minst populære mann.

I en slik kontekst kan Bibelens ord om at «den som øker sin kunnskap, øker sin smerte» få et større innhold.

Skjerve er den som har frontet saken på vegne av Statens vegvesen. Med kunnskap og viten som vern har han gått inn i stormens øye og etter beste evne forsøkt å formidle. Å oppleve at egen kunnskap ikke når frem i møte med annen kunnskap, andre erfaringer og sterke følelser, kan fort vekke frustrasjon og oppgitthet. I en slik kontekst kan Bibelens ord om at «den som øker sin kunnskap, øker sin smerte» få et større innhold. Men i Bodø tok ikke frustrasjonen overhånd. I stedet inviterte man til debatt og dialog der saltmotstanderne fikk si sin mening direkte til blant andre vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Liknende møter er gjennomført andre steder i landet. I Bodø fikk de fremmøtte blant annet høre at Vegvesenet er smertelig klar over ulempene salting påfører miljøet og folks biler, og at det jobbes intenst med å redusere saltbruken. Men det ble også fremlagt tall som viser betydelig nedgang i antall ulykker på en bestemt strekning før og etter at man begynte å salte den.

Hvorvidt saltmotstanderne blir omvendt etter å ha vært på et slikt møte er uvisst. Og kanskje er det ikke det viktigste. Minst like viktig er at man på denne måten kan bygge en forståelse og respekt for hverandres syn. Selv om mange bodøværingene også fremover sannsynligvis vil være «förbainna» på saltregimet til Kjell Skjerve & co., så mange forhåpentligvis også tenke at han Kjell gjør det han gjør fordi han har en oppriktig, kunnskapsbasert tro på at det han gjør er til det beste for alle vegfarende.

God lesning!

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT

I SOSIALE MEDIER

Norge.no @Norge_no Statens vegvesen tilbyr gratis teknisk kontroll av russebiler og -busser fram til russetida starter

Avisa Nordland @Avisa_Nordland

God saltdebatt: Salting av veiene i Bodø vekker både fryd og harme. I går inviterte Statens Vegvesen til inform

Maria Aleksandersen @JomfruMary

Det er ganske kleint når voksne menn fra statens vegvesen stopper å spør om russekort #RUSS2012

Oslosykkel @oslosykkel

Syklister er "kjørende": [@R](http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Siste+nyheter/Vis?key=219894)Sakshaug: Synes det er så lettis at syklister i Trondheim tror de er bilister! #rødtlys



▣ VEGBILDET:

Blomstereng

Til tross for våt og kjølig april - våren er så visst kommet til en god del av landet. Denne vakre sengen av hvitveis står langs fylkesvegen forbi Våle prestegård, i Re kommune i Vestfold. Det får ikke hjelpe at bildet ble tatt fredag 13. april.

(Foto: Kjell Wold)

Jernbanebrua som ble vegbru

◀ 1909

2012 ▶

I 1909 tar Andreas Beer Wilse tar bilde av Randklev jernbanebru ved Ringebu, 13 år etter at Dovrebanen er bygd til Otta. Sørledingen er kommet tilbake etter å ha bygd jernbane i USA og starter en livslang karriere som fotograf. Postkortene blir sendt verden

rundt. 103 år senere er brua fortsatt der. I 1957 bygde NSB nemlig en ny og langt sterkere jernbanebru over Lågen, rett på nordsiden. Den gamle ble overdratt til Statens vegvesen, fikk et betongdekke og er nå del av fylkesvegen mellom Ringebu og Kvitfjell.





OPPGRADERING I VEST

Flere firmaer kjemper om kontrakter på oppgradering av fylkesveger i Hardanger og Sogn. Det gjelder oppgradering av fylkesveg 550 mellom Utne (bildet) og Herand. Den andre jobben er oppgradering på fylkesveg 337 langs Veitastrondavatnet i Luster i Sogn. (Foto: Geir Brekke)



SLIK ER DET: Kommer du på den store vegen til venstre i bildet har du i dag vikeplikt for dem som kommer fra høyre. Den stiplede stripen i vegen indikerer feilaktig at de som kjører på den store vegen har forkjøringsrett.

En konsekvent forkjøringsregulering av det overordnede vegnettet vil være i tråd med hva trafikantene oppfatter som naturlig og ofte praktiserer. *Kjell Seim, Statens vegvesen*

VIL HA FLERE VIKEPLIKT

En ny rapport laget av Statens vegvesen tar til orde for betydelig økning i bruken av vikepliktskilt på norske veger.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN MONTASJE KYRRE WEDVIK

Generelt skal offentlige veger med hastighetsgrense over 50 km/t gjøres om til forkjøringsveger og trafikantene vil møte vikeplikts- eller stoppskilt over alt

hvor det er tvil om hvem som skal stanse for hvem.

– Vi må rydde unna enhver tvil om hvem som skal vike i trafikken, sier trafikksikkerhets-seksjonsleder Kjell Seim i Statens vegvesen Region øst.

Han har vært opptatt av problemstillingene rundt vikeplikt i flere år, og sett at Vegvesenet har praktisert ulikt fylkene imellom og da spesielt i Østlandsområdet. Høsten 2010 satte han i samråd med Vegdirektoratet i gang et analyseprosjekt og nå foreligger konklusjonen med klare anbefalinger for både riks-, fylkes og kommunevegnettet.

FORESTILLING. I Norge er trafikkreglene for kryss basert på høyreregelen, at føreren skal vike for trafikk fra høyre med mindre vegen er skiltet som forkjøringsveg.

Utredningene konstaterte at forkjøringsregulering

utenfor tettbebygde strøk er mindre vanlig i Norge enn i andre europeiske land og forklarer dette med en forestilling om at forkjøringsregulering kan gi økt fartsnivå og flere ulykker.

Denne frykten karakteriseres nå som ubegrunnet. En analyse viser små endringer i fartsnivået etter forkjøringsregulering, men at antallet ulykker går ned og særlig antallet fotgjengerulykker.

NATURLIG. De fleste riksveger og primære fylkesveger i Norge er skiltet som forkjøringsveg, men dette gjelder bare en tredjedel av fylkesvegene totalt sett og nesten ingen kommunale

veger. Mange førere har liten bevissthet om skiltet, og kjører som om de har forkjøringsrett over alt.

– Dette er veldig uheldig, påpeker Kjell Seim.

– En konsekvent forkjøringsregulering av det overordnede vegnettet vil være i tråd med hva trafikantene oppfatter som naturlig og ofte praktiserer, sier han.

I alle de nordiske landene er det også mer forkjøringsregulering i tettsteder og byområder. Rapporten nå tar til orde for å forlenge forkjøringsveger inn i og gjennom byer og tettsteder.

FAKTA:

04

vil bygge kollektivfelt og trafikk-sikkerhetstiltak langs E39 vest for Kristiansand sentrum fra Rige til Grauthelleren. Budene ligger fra 31,8 til 40,2 millioner kroner.



OPPGRADERING PÅ IFJORDFJELLET

To firmaer kjemper om kontrakten på oppgradering av 2,3 km på fylkesveg 98 Ifjordfjellet (bildet) i Finnmark. Strekkningen er fjerde oppdrag på oppgraderingen av vegen over Ifjordfjellet. De to firmaene som har gitt bud på jobben er Roy Arne Thomassen fra Alta (39,8 millioner kroner) og HAB Construction (47,5 millioner kroner). (Foto: Giselle Jensen)



SLIK VIL HAN HA DET: Her er det montert inn et vikepliktskilt i bildet. Nå har de som kjører på den store vegen forkjørsrett, og de som kommer fra høyre har vikeplikt.

SKILTING AV VEG:



Hinder: Fysiske hinder gjør skiltplassing ofte vrient.

Klare skiltregler – uklar virkelighet

– I veg- og arealplanlegging er skiltplan ofte det siste som kommer på plass. Da blir det ofte kompromisser for å få skiltregler og skiltplassing tilpasset virkeligheten.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det sier senioringeniør Reidar Jørgensen i Statens vegvesen. Han har jobbet med skilting i en mannsalder og vet en del om å få dette puslespillet til å gå opp. Selv om teorien, regler for skilting og oppmerking av veg, er både begripelig og logisk, støter en på problemer i møte med den fysiske virkeligheten ute på og ved vegen spesielt i byer og tettbygde strøk.

LITEN Plass. – Vi møter mange utfordringer og uforutsette hinder, plassproblemer, siktproblemer, geometrisk utforming av kryss, ulik trafikkmengde. I tillegg skal hensynet til minst tre trafikanter, bilister, syklist og fotgjengere, veies opp mot hverandre og tilpasses et ofte sammensatt regelverk, sier Jørgensen.

Han har forståelse for at dette ikke er enkelt hverken for skiltmyndighetene Statens vegvesen, politiet og den enkelte kommune, eller for trafikantene som skal bruke vegnettet og følge skilting og trafikkregler.

FLERE UTFORDRINGER. I kryss, rundkjøringer og avkjøringer i byer og tettsteder er det i alle fall viktig at reglene følges i størst mulig grad og at oppmerkingen (i vegbanen) og skiltingen stemmer overens.

– Syklist er ingen homogen trafikantergruppe og det trengs ingen sertifisering for å sykle. Vi kan heller ikke kreve at de forstår forskjellen mellom

kryss og avkjørsel. Uansett regelverk må vi oppfordre syklist og bilfører til å kommunisere eller i det minste søke øyekontakt for å unngå ulykker. I alle konfliktsituasjoner er syklisten taperen, sier Jørgensen.

– Skilt må plasseres slik at de synes for alle trafikanter, og de må være logiske slik at de forstås av brukerne. Og så må reglene og skiltingen følges. I byer med tett og stor bebyggelse går dette regnestykket ofte ikke helt opp etter fasiten, sier Runar Hatlestad i Statens vegvesen.

Han møter etatens skiltutfordringer mest som helårssyklist. Han mener fysiske hinder for god og riktig skilting bare er en av utfordringene.

FEILPLASERT. – Jeg møter nok også en del skilting som rett og slett er feil plassert og dermed kunne vært satt opp riktigere. At skiltplaner ofte kommer til slutt i vegplanlegging kan nok føre til at dette ikke tas nok på alvor og i noen tilfeller ikke utføres godt nok, tror Hatlestad.

Men han vedgår også at enkelte trafikkregler, for eksempel vikepliktsreglene mellom de ulike trafikantergruppene spesielt i trafikkerte områder ikke er godt nok tilpasset et stort og komplisert trafikkbilde. Han tar til orde for en revisjon av vikepliktsreglene. Runar Hatlestad mener spesielt forskjellen i vikepliktsregler mellom kryss og såkalte avkjøringer er vrient å begripe for mange trafikanter. ■

FAKTA

I kryss hvor det ikke er innført andre regler, gjelder trafikkreglenes bestemmelser om vikeplikt overfor trafikk fra høyre. Slike kryss kalles høyreregulerte.

Ved å skilte en veg som forkjørsveg blir trafikken fra sidevegene pålagt vikeplikt. Det samme kan gjøres for enkeltkryss ved å skilte vikeplikt eller stopplikt i kryssene.

En utredning fra Statens vegvesen Region øst foreslår nå at riks- og fylkesveger utenfor tettbebygde strøk, og hovedveger og samleveger innenfor tettbebygde strøk blir forkjørsveger.

Vegdirektoratet setter nå ned en egen arbeidsgruppe som skal vurdere vikepliktsforhold for syklist på sykkelveg som krysser en sideveg.

Etter vegloven kan vegholderen pålegge en grunneier å fjerne sikthindrende vegetasjon og andre sikthindre innenfor byggegrensene for offentlig veg. Loven gir også mulighet til å utføre rydding som ikke følges opp av grunneieren.

SKILT

REGELENDRINGER. I rapporten går det frem at vikeplikts- eller forkjørsregulering i stor grad kan skje innenfor nåværende regelverk. Men noen regelendringer må til, blant annet for kryss mellom offentlige og private veier/avkjørsler.

For den som komme langs en offentlig veg vil det ofte være vanskelig å avgjøre om en bil fra høyre kommer ut fra en privat avkjørsel (og har vikeplikt) eller fra en privat veg (og har forkjørsrett). Som strakstiltak tar rapporten til orde for skilting og fysisk merking av alle kryss mot privat veg der det kan være tvil om hvem som skal vike.

MERKING. I analysearbeidet er det også kommet frem at mange veier er merket direkte feil, både av Vegvesenet og av andre. Nå foreslås konsekvent vegmerking: Stiplet linje gjennom krysset betyr forkjørsrett, buet hvit linje inn i sidevegen at høyreregelen gjelder.

Rapporten beskriver også fri sikt som et problem i svært mange kryss, og viser til uklare ansvarsforhold både om hvem som skal ivareta sikten og hvilke regler som gjelder. Dette er forhold Vegdirektoratet må vurdere. ■



SANDKAMP I SETESDAL

Sju firmaer kjemper om to kontrakter på levering av strømaterialer og sand i Setesdal for perioden 2012-2018. Den ene kontrakten har tre bud fra 55,2 til 61 millioner kroner. Den andre har fire bud fra 5,4 til 9,5 millioner kroner.

(Foto: Kjell Wold)

SKAL FORSKKE PÅ «VEGCOCKTAILLEN»

Når det blir stadig flere biler og bygges flere veger, blir det også mer miljøskadelige stoffer i avrenningsvannet. Nå vil Statens vegvesen vite mer om hva som er i dette vannet og hva som må gjøres.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON KYRRE WEDVIK / COLOURBOX.COM

«**I** avrenningsvannet fra vegen er det ei suppe med tungmetaller og organiske miljøgifter. Dette kommer fra både, bygging, drift og kjøretøy og kan gi skader på alt fra små organismer til fisk. Nå starter vi et nytt forskningsprosjekt som skal gå fram til 2015 som heter NORWAT (Nordic Road Water). Der skal vi blant annet forske på hvilken betydning utslipp av forurenset vegvann har på vannmiljøet og hvordan dette problemet kan reduseres, sier prosjektleder Sondre Meland.



SER ETTER NYE MILJØGIFTER.

– Nå skal vi se etter nye miljøgifter og effekter av disse, noe vi vet lite om. Det er jo ikke så lett å vite hva bilproduzentene putter i gummien sin, det kan være som å lete etter ei nål

i en høystakk. Vi ligger jo alltid etter produktene, forteller Meland.

TOHODET LAKS. Salt og kobber er eksempler på stoffer i avrenningsvannet. Hvor saltet kommer fra vet de fleste, mens kobberet kommer fra bremses og bildekk.

– Vi har forsket på lakserogn, og så at kobber og salt i relativt høye konsentrasjoner ga tohodete laksebarn og deformert rygghvirvel. Vi har også i feltstudier observert redusert vekst hos sjørretunger der det var forurenset avrenningsvann. Trolig er kombinasjonen av flere stoffer bidragsyter til disse observasjonene, sier Meland.

OGSÅ UTSLIPP FRA NATUREN

FORURENSER. – Når det nå skal bygges ny rv. 4 mellom Roa og Gran på Hadeland, så skal vegen og tunnelen gå gjennom et område med alunskifer. Denne skiferen inneholder mye radioaktivt uran som avgir radon. I tillegg er det mye sur avrenning og utlekking av metaller fra denne bergarten som kan være giftig for det som lever i vann. Dette er i seg sjøl ikke noe problem før vi begynner å rote i det – da skaper vi et forurensningsproblem. Hvordan skal skiferen håndteres? Og hva skal vi gjøre for å hindre at det giftige avrenningsvannet som har oppstått på grunn av kjemiske prosesser ikke havner i nærmeste bekk og

tar knekken på det meste? Dette er også noe planleggerne skal få svar på i verktøyet vi skal lage, opplyser Meland.

NYE METODER OG KRITERIER. Når prosjektet er ferdig skal vegplanleggere

legging av nye tunneler er frustrerte fordi det ikke finnes klare kriterier for hva som skal gjøres med det forurensete avrenningsvannet i forbindelse med tunnelrenhold. I tillegg er det ofte ulike krav i ulike fylker og uklart hvilken lov en skal forholde

“**Vi har forsket på lakserogn, og så at kobber og salt i relativt høye konsentrasjoner ga tohodete laksebarn og deformert rygghvirvel.**

Sondre Meland, Statens vegvesen

altså ha et oppslagsverk som kan si noe om når avrenningsvann må renses der det skal bygges en veg – og hvordan det bør gjøres.

– I dag bygges det sedimentasjonsbasseng langs vegen som fanger opp vegvannet. Forurensninger bundet til partikler i vannet faller til bunnen slik at renere vann kan renne videre. Men vi er usikre på om dette er godt nok og skal også se på andre metoder.

– Vi ser også at de som jobber med plan-

seg til. Dermed brukes det mye skjønn og det blir det mye opp til konsulenter og fylkesmenn hvordan dette gjøres. Vi vet det er mange fylkesmenn som er glade for at vi nå tar tak i dette. Det er viktig å øke kunnskapen om miljøeffektene av avrenningsvannet og få klare kriterier for hva som må gjøres. Miljøgifter er et like stort problem som klimaendringer, men har dessverre kommet i skyggen i pressen, understreker Meland. ■

GRÜNDERPRIS:

Tekst Håkon Aurlien Foto Comlight

Gründerpris for sparelys

Siri Damsleth Skøien (32) har ledet utviklingen av smartere styring av gatelys. Nå er hun utropt til årets kvinnelige gründer i Norge.

Siri Damsleth Skøien (32) ble i mars utropt til årets kvinnelige gründer i Norge av næringsminister Trond Giske, og fikk diplom og én million kroner i prispenger. Nå har hun også fått bladet Henne sin gründerpris.

Siri Damsleth Skøien leder firmaet Comlight i Sarpsborg og har over flere år utviklet en smartere styring av gatelys. Teknologien gjør det mulig å slukke enkeltlyspunkter når det ikke er trafikk, og dermed spare samfunnet for store summer til energi. Fylkesveg 112 i Østfold har vært testveg for den nye teknologien (omtalt i Veggen og vi nr. 11/2009). Nå går hun videre med utvikling av smartere belysning for parker og lysløyper.



FAKTA:

04

bud er gitt på tilknytningsveger til Sandsfjordbrua i Suldal kommune i Rogaland. Budene fra de fire varierer fra 205,8 millioner kroner til 230,5 millioner kroner.



FEM I FERJEFIGHT

Fem firmaer har gitt bud på ombygging av en ferjekai på Festøya i Ørsta kommune på Sunnmøre. Ombyggingen skal stå ferdig før utgangen av året. Laveste bud er gitt av entreprenøren Secora med drøye 25 millioner kroner. De fire andre budene er fra 26,3 til nærmere 30 millioner kroner. (Foto: Håkon Aurlien).



Det er viktig å øke kunnskapen om miljøeffektene av avrenningsvannet og få klare kriterier for hva som må gjøres.
Sondre Meland, Statens vegvesen

DRIFT OG VEDLIKEHOLD:



–Vedlikeholdsfrie tunneler er mulig

– Etter år med debatter om dyrt vedlikehold, forfall, oppgraderingsbehov, Moderne Vegtunneler og Bestandige konstruksjoner, bør vi nå tørre å se på muligheten for vedlikeholdsfrie tunneler.

TEKST KJELL WOLD FOTO GEIR BREKKE

Det sier senioringeniør og tunnelektspert ved byggherreseksjonen i Statens vegvesen Region vest, Gunnar Gjæringen. Han mener det er realistisk å få til dette innen fem år hvis en vil.

–Når prosjektene Moderne vegtunneler og Bestandige konstruksjoner nå nærmer seg mål, er tiden inne til å gå enda ett skritt videre: Å være pådrivere og ha en positiv innstilling til å se på mulighetene for å utvikle vedlikeholdsfrie vegtunneler i Norge, sier han.

FIREPUNKTSPLAN. Målet kan nås ved å: a) Effektivisere dagens drift og vedlikehold, øke innsatsen for raskere gjennomføring og totalt mindre stengningstid, b) kontakte leverandører for å vurdere muligheter for nye løsninger, c) se på mulighetene for en kontrakt som ber om vedlikeholdsfrie løsninger ved leveranser til eksempelvis 100 nye tunneler pluss rehabilitering, og d) starte et omfattende forsknings- og utviklingsarbeid (FOU) om dette nå.

STATUS. –I dag er det vanskelig å få fram hva de enkelte prosesser koster fordi kontraktene med entreprenørene i liten grad legger opp til dette. Noen kontrakter, eksempelvis i Bergen viser prosesskostnader for den enkelte tunnel og samlet for alle tunnelene og prosessene i kontrakten. Det gir et godt grunnlag for kostnadsvurdering. Det er også et godt grunnlag for hvor en må sette inn tiltak ved nybygging. –Vi vet hvilke oppgaver som koster mye, er tidkrevende og krever steng-

ning. Derfor må vi sikre oss i størst mulig grad mot dette ved de valg vi gjør ved nybygging. Dårlige omkjøringsmuligheter er også et argument for å redusere stengningstiden, sier Gjæringen.

STORE GEVINSTER. Det er store summer å spare på vedlikeholdsfrie vegtunneler: Reduserte kostnader til drift og vedlikehold, redusert etterslep, tilnærmet ingen stengning og ingen ekstra samfunnskostnader.

–For å få til dette må vi stille oss fire konkrete og klare spørsmål: Er det mulig? Hva må til? Kan det tenkes? Kan vedlikeholdsfrie tunneler bygges? –Jeg mener ja, forutsetningene for å lykkes finnes, sier han.

MYE Å FORBEDRE. Hovedfokus må være på tunnelkonstruksjonens utforming og levetid, fjellets utforming, kontur, uttak av fjell, sprengning (eller skjæring/ smelting), fullprofilboring, bart fjell, tildekking, sikringsmetode, injeksjon, betong utforming og overflate, vann- og frostsikring i sammenheng med konstruksjonen, må kunne gjøres ferdig samtidig med konstruksjonen, levetid elektrotekniske forhold, lys, nød, kommunikasjon, overvåking, styring, ventilasjon, størrelse og plassering, levetid renhold, metode, hyppighet, tiltak utenfor tunnelen, vegdekke, levetid – 20 år, type og miljø. Vann- og frostsikring i sammenheng med konstruksjonen må kunne gjøres ferdig samtidig med konstruksjonen. ■

FERJEFRI E39:

Tekst og foto Wiggo Kanck

Mer enn et Vestlandsprosjekt

– E39 må ikke bare være et Vestlandsprosjekt. Vi må vise at dette er et nasjonalt prosjekt med stor nytte for hele nasjonen. Det sa professor ved Høgskolen i Volda, Jørgen Amdam da han innledet om bruk av scenariomodeller på et arbeidsseminar for Ferjefri E39, fredag 13. april.

Arbeidet med hovedprosjektet har god framdrift. Allerede i løpet av august måned legges det fram en foreløpig anbefaling, med sikte på at Ferjefri E39 blir med i Nasjonal transportplan for 2014 – 2023. Tidligere statssekretær Ole Berrefjord (bildet) stilte spørsmål ved hvordan politikken kan håndtere Ferjefri E39. Han viste til at scenarioarbeid innebærer avklaringer om tid, rom og rammevilkår og krever mye ressurser og god tid. Han mente derfor at det må sees på som en grunnleggende politisk prosess.





UMSKAR OPPGRADERES

Fire bud er levert på oppgradering av Umskartunnelen nær svenskegrensen på E12 i Nordland. Budene varierer mye fra 57,8 millioner som lavest til 97,8 millioner kroner som høyest. Tunnelen ble åpnet bare for fem og et halvt år siden i 2006. Det skal både legges nytt dekke og skiftes elektroutstyr i tunnelen. (Foto: Helge Rong)

Mulig med flykontroll



Hvordan kan godstrafikken komme kjappere fram og gi mindre kø, utslipp og støy? Løsningen kan være å styre tungbiler på samme måte som flytrafikken.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON KYRRE WEDVIK / COLOURBOX.COM

Nå har forskerne kommet et skritt nærmere et slikt system gjennom et prosjekt sammen med ulike aktører. – Vi har gjort en test både i kjøresimulator og ute på vegen med tungbil-sjåfører som viser hvordan et slikt system kan fungere. Det er fullt mulig å etablere dette ved hjelp av tjenester og verktøy som allerede finnes, og utstyret som trengs i bilene er hyllevare, sier Solveig Meland, prosjektleder hos Sintef.

FORUTSIGBART. For å teste kommuni-

kasjon mellom sjåfører, transportutøver og baksystem i praksis, har de hatt forsøk med ni tungbiler fra Bring som har kjørt mellom Alnabru i Oslo og Brattøra i Trondheim. Via nettbrett fikk de beskjed om hendelser og føreforhold underveis, samtidig som de sjøl kunne gi beskjed til sjåfører som kom etter dem på samme strekning.

– Dette gjorde turen mer forutsigbar, og terminaloperatørene fikk bedre styring på når tungbilene kom fram, sier Meland.

SJÅFØRMELDINGER VIKTIG. – Vi ser også at sjåførene har et behov for å gi beskjeder seg i mellom. Vanlige vegmeldinger gjelder av og til kun for person-

” Dette gjorde turen mer forutsigbar, og terminaloperatørene fikk bedre styring på når tungbilene kom fram.

Solveig Meland, Sintef

biler. Det kan være at en veg er åpen for personbiler, mens tungbiler ikke kommer forbi, påpeker Meland.

– Det var veldig nyttig å kunne motta og sende beskjeder til andre sjåfører hvis det var hendelser langs vegen. Hvis vi så

en elg langs vegen, kunne vi bare trykke på fare for elg-skilt på nettbrettet. Vi er veldig positive til dette, og ser at dette virkelig kan ha noe for seg, bekrefter Steinar Åsen som er tillitsvalgt for sjåførene i Bring.

SKILTING AV VEG:

Innskjerper bruk av anleggsskilt

Statens vegvesen har innskjerpet bruken av midlertidige fartsgrenseskilt langs offentlige veier. Hovedregelen er at skiltene skal bort ved slutten av hver arbeidsdag.

– I perioder der trafikken kan gå som normalt, skal midlertidige fartsgrensninger tas bort, sier Pål Hauge i Statens vegvesen Vegdirektoratets veg og transportavdeling.

FORMYESKILTING. – Vi har over noen år sett en utvikling der Statens vegvesen, kommuner og entreprenører innfører for strenge fartsgrensninger i anleggsområder. Hensikten er god, å ivareta sikkerheten for egne ansatte. Men for å bevare respekten for skilting blant den jevne trafikant, er det viktig at trafikantene opplever at det er en sammen-

heng mellom hastighetsreduksjonen de ser og den faktiske situasjonen på vegen. Skilter vi på en måte som ikke forstås av trafikantene, som ikke harmonerer med det trafikantene opplever ellers på vegnettet, vil de heller ikke respektere skiltingen. Det er veldig uheldig for sikkerheten til både arbeidere og trafikanter og er også prinsipielt veldig uheldig, påpeker Hauge.

SKAL-BESTEMMELSE. Det er i siste utgave av Statens vegvesens håndbok 51 om arbeid på og ved veg, det er innført nye «skal»-bestem-

melser for varslings- og skilting. De er bindende for arbeid på alt offentlig vegnett.

FALSK TRYGGHET. I de reviderte kravene heter det at andre fartsdempende tiltak enn skiltet hastighet, f.eks innsnevring av en kjørebane eller oppsett av fartshinder, skal tas i bruk dersom mer enn 15 prosent av trafikantene overskrider fartsgrensen med mer enn 5 km/t.

85-prosent-begrepet har i mange år vært utgangspunkt for hastighetskilting i Norge og i utlandet. Skal en fartsgrense fungere godt,

FAKTA:

06

tilbud er gitt på etterbrukstiltak på rv. 7 Ramsrudhellinga – Kjeldsbergsvingene på Ringerike. Budene varierer fra 3,4 til 7,9 millioner kroner.



FEM BUD PÅ BRU

Fem tilbud er gitt på bygging av en gangbru med tilstøtende veg over fylkesveg 176 i Arendal kommune i Aust-Agder. Budene er veldig jevne og varierer med mindre enn en millioner kroner. Laveste bud fra Repstad Anlegg AS på 4,8 millioner kroner. Høyeste bud er gitt av TT Anlegg AS med vel 5,7 millioner kroner. (Foto: Kjell Wold)

av tungbiler



SMART STYRING: Ved å styre tungbiler på samme måte som fly, kan det bli mindre utslipp og kø.

TESTET I SIMULATOR. Det har vært en test med prioritering i lyskryss på nattetid og bruk av kollektivfelt i kjøresimulatoren hos SINTEF. Statens vegvesen, som er en av prosjektpartnerne, bidro med å få på plass testscenariene på strekningen fra City Syd sør for Trondheim til Nidarosdomen. Mange kjører der når de skal levere varer på Brattøra hvor spedisjonsfirmaene er.

– Testpersonene var sjåfører med mange års erfaring, og de synes testen virket realistisk. Vi ser nå på resultatene av denne testen. Ikke overraskende kommer tungbilene raskere fram når de prioriteres i lyskryss eller i kollektivfelt. Fordelen med prioritering er at det blir en jevnere fartsprofil. Og færre oppbremsinger og oppstarter gir mindre utslipp, sier Meland.

VINN VINN. Både sjåførenes, terminalens og transportetatens nytteverdi skal evalueres. Det skal også beregnes energibruk og utslipp og spart tid.

– Hvis et slikt system skal virke, må det være en gevinst for alle parter. Så langt virker alle parter fornøyde, og det viser at vi har en rett miks av gulrøtter og reguleringstiltak, sier Meland

Prosjektet heter for øvrig GOFER – som er en forkortelse for godtransportframkommelighet på egnede ruter. ITS Norge eier prosjektet som støttes av både Forskningsrådet, NTNU, det offentlige og næringslivspartnere. ■

Tekst og foto Håkon Aurlien

må minst 85 prosent av trafikantene velge denne fartsgrensen. I motsatt fall gir fartsgrensen falsk trygghet og må justeres eller følges opp med fysiske tiltak.

RISIKOFYLT. Hauge er klar over at å endre skilting i seg selv kan være en risikofylt arbeidsoppgave. Derfor er det fortsatt mulig å søke om fravik fra normalkravene på samme måte som for andre «skal»- og «bør»-krav i Vegvesenets normalbestemmelser.

– Utgangspunktet er Vegvesenets nullvisjon, som betyr at vi skal forebygge tap av liv og helse gjennom å begrense skadene i de ulykkene vi ikke klarer å forhindre, påpeker Pål Hauge.



SKAL VENDES. Gule fartsgrenseskilt skal vendes til side eller tas bort så snart det ikke foregår arbeid på vegen, sier Pål Hauge i Vegdirektoratet.

TRAFIKKSIKKERHET:



I RUTE: Firefelts E18 mellom Tønsberg og Sandefjord er i rute, sier prosjektleder Steinar Aspen.

GOD SIKKERHET PÅ E18-ANLEGG

Etter 3/4 år med utbygging av 25 kilometer E18-utvidelse mellom Tønsberg og Sandefjord har det ikke skjedd noen politirapporterte trafikkulykker knyttet til anleggsvirksomheten. Til tross for at veganlegget ligger tett opptil dagens E18.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

En grundig risikovurdering på forhånd og god trafikk-sikkerhetsplanlegging før oppstart i fjor høst har bidratt sterkt til det. Men samtidig har vi under første del av anleggsfasen, som varer helt fram til høsten 2014, hatt et veldig tett og god samarbeid med entreprenørene, politiet, vegbrukerne og andre involverte, sier prosjektleder Steinar Aspen i Statens vegvesen.

MANGE UTFORDRINGER. Det har vært tre hovedutfordringer ved den store anleggsvirksomheten som nå pågår langs en sammenhengende strekning på to og en halv mil mellom de to Vestfoldbyene: Kun fire meters avstand mellom dagens E18 og den nye vegen som bygges krever tung sikring og adskillelse mellom vegen med 25.000 biler i døgnet og anleggsområdet. Trafikk på veganlegget eller til og fra anleggsområdene skal benytte dagens kryssområder og lokalveger slik at kryssing av 18 med anleggstrafikk unngås. Det er nedsatt hastighet på eksisterende E18 på hele strekningen.

KØ, MEN IKKE KAOS. – Siden dagens E18 allerede er meget sterkt trafikkert og kører ofte oppstår i rush-tiden morgen og kveld, har redusert

hastighet ikke ført til mer køkjøring enn ellers, forteller Aspen. E18 er bare blitt stengt noen få timer på natten ved riving av bruer og sprenging langs veglinjen. Da er trafikken ledet over på gamle E18, Raveien. De få gangene det har vært behov for å stenge E18 kortvarig på dagtid i perioder på 10 minutter har det oppstått problemer med trafikkavviklingen. Ellers har trafikkflyten langs anleggsområdet gått greit

OVERGANG 2013. – Det er flere utfordringer i vente i månedene framover. Seks av ti bruer gjenstår å rive, dessuten vil ombygging av flere store kryss også bli krevende. Selv om vi har registrert at trafikken på gamle E18 (Raveien) har økt noe siden anleggsarbeidet startet i fjor høst, er det gledelig å se at antallet ulykker på den veien også er redusert i forhold til tidligere år. Ingen av de uhellene som er registrert kan heller knyttes til anleggsvirksomheten. Klarer vi å unngå det også i fortsettelsen er vi svært fornøyd, sier Steinar Aspen. Neste store milepel i veganlegget som åpnes i 2014 blir sommeren 2013: Da skal dagens E18-trafikk flyttes over på de to nye feltene og dagens E18 rehabiliteres.

– Vi er foreløpig godt i rute med storprosjektet og tror på åpning som planlagt høsten 2014, sier Aspen. ■



TREDJE ETAPPE I SETESDAL

Nå skal tredje og siste etappe av den 13 kilometer lange strekningen på rv. 9 mellom Ose og Langeid i Bygland kommune i Setesdal bygges. Det er strekningen Krokå-Langeid. Dagens veg er for smal og svingete. Etappen skal stå ferdig høsten 2013. (Foto: Kjell Wold)

Spanske entreprenører på veg mot Norge

Spania kan tilby mer enn sol, strender og olivenolje. Vi kan tilby ingeniørkunst i verdensklasse og er klare til å bygge veger i Norge.

TEKST OG FOTO MARK S. BERGER

Det sier Miguel Garcia Sánchez til Veggen og vi. Sánchez er analytiker ved den Spanske ambassaden i Oslo.

INTERNASJONALT MØTE.

Nylig inviterte vegdirektør Terje Moe Gustavsen utenlandske aktører til en presentasjon av det nye forslaget til Nasjonal Transportplan (NTP). Bakgrunnen for møtet er ønsket om å få flere utenlandske aktører inn på det norske anleggsmarkedet blant annet for å øke konkurransen. Spanjolen Sánchez var bare én av over 100 deltakere på presentasjonen

– Vi vil vite mer om planene Norge har for vegbygging og annen bygging av infrastruktur. Spania vil gjerne selge mer enn sol, strender, frukt og oliven. Vi vil også selge vår høye kompetanse, sier Sánchez.

– Norge med sin gode økonomi er helt klart en av de beste mulighetene i Europa akkurat nå, legger han til.

Han viser til at spanjolene i lang tid har bygget svært komplekse veganlegg og at store spanske entreprenørselskaper derfor skal være godt utrustet for oppdrag i Norge.

– Jeg håper vi så snart som mulig vil kunne se spanske selskaper som konstruerer veger her i Norge, sier han.

Jeg håper vi så snart som mulig vil kunne se spanske selskaper som konstruerer veger her i Norge. Miguel Garcia Sánchez, analytiker

FORNØYD VEGDIREKTØR.

Ifølge vegdirektør Terje Moe Gustavsen har Vegvesenet merket økt interesse fra utenlandske entreprenører den siste tiden. Terje Moe Gustavsen var selv vert for møtet med deltakere fra 18 forskjellige land. Representanter fra en rekke europeiske land, men det kom også interessenter fra fjernere strøk. Blant annet var representanter fra

både Sør-Korea og Canada blant tilhørerne.

– Når vi inviterer til et slikt møte og får påmelding fra atten nasjoner, må jeg si meg godt fornøyd med oppslutningen. Det ble et svært positivt møte med gode presentasjoner, og deltagere kom med

mange spørsmål og gode innspill. Flere selskaper ønsket oppfølgende møter. Så dette ble bra, oppsummerer vegdirektøren.

– Hvilke fordeler kan det være å få inn flere utenlandske entreprenører i det norske anleggsmarkedet?

– Det er åpenbart at det vil føre til økt konkurranse, og det er positivt både for oss som byggherre og for den norske bransjen som

vil utvikle seg gjennom internasjonal konkurranse. Flere av de internasjonale aktørene kan også bidra verdifull kompetanse, og ikke minst viktig er at flere av de store selskapene sitter på betydelige prosjekteringsressurser som vil være en kritisk faktor ved økt satsing på samferdsel.

– Ser du for deg noen ulemper?

– Jeg vet at noen er bekymret for at dette kan representere en større utfordring i forhold til det som omtales som seriositet i anleggsbransjen, det vil si lønns- og arbeidsforhold og helse, miljø, sikkerhet. Dette skal vi håndtere på en ryddig måte gjennom våre konkurransebetingelser og vår oppfølging slik at dette håndteres likt uavhengig av hvem som utfører oppdraget.

– Hva er de viktigste faktorene for at flere utenlandske entreprenører skal bli en naturlig del på tilbudssiden i det norske markedet?

– Det er først og fremst forutsigbarhet slik at de kan satse på det norske markedet, og at vi i økende grad tar i bruk internasjonale standarder. ■

FYLKESKOMMUNER:

Tekst Kjell Wold foto Werner Harstad

Kraftig vekst i samferdsel

Landets fylkeskommuner økte innsatsen på samferdselssektoren kraftig også i 2011. Det viser en oversikt fra kommunesektorens organisasjon KS.

Økningen i brutto driftsutgifter til samferdsel i fylkeskommunene var på 13,9 prosent i fjor, mens utgiftene til vegformål økte med nær 18 prosent. Andre samferdselsformål enn veger økte med 11 prosent. Brutto driftsutgifter til fylkesvegformål har økt slik de siste tre årene: 2009: 2,658 milliarder kroner, 2010: 6,515 milliarder kroner, 2011: 7,666 milliarder kroner. Brutto driftsutgifter til andre samferdselsformål har også økt betydelig de tre siste årene, fra 8,4 milliarder kroner i 2009 til 10,1 milliarder kroner i fjor. Økningen i brutto

driftsutgifter til samferdsel i fylkeskommunene i 2011 var sterkere enn økningen i samlede driftsutgifter for fylkeskommunene, viser oversikten fra KS.

Selv om dette er en indikasjon på sterkere prioritering av samferdselsområdet, kommer mye av økningen likevel på grunn av en sterk kostnadsvekst i nye driftskontrakter for fylkesvegene. Fylkesveger (unntatt ferjer) og bilruter står for om lag 70 prosent av de totale samferdselsutgiftene i landets 19 fylkeskommuner.



FAKTA:

02

Entreprenører er interessert i jobben med å sprengne en 460 meter lang tunnel på fv. 391 langs Dalsfjorden i Gaular kommune i Sogn og Fjordane. Budene er på 37 og 39 mill.kr.



TREKAMP OM HIDRA

Det var nylig tilbudsåpning på bygging av Hidratunnelen i Flekkefjord i Vest-Agder. Budene fra NCC, Implenla og AF gruppen ligger på fra 385 til 419 millioner kroner med Implenla lavest og AF høyest. Prisnivået ligger noe høyere enn antatt. Jan Helge Egeland i Statens vegvesen er prosjektleder for den undersjøiske tunnelen. (Foto: Kjell Wold)



PÅ VEG FRA SPANIA: Miguel Garcia Sánchez fra Spania var én av deltakerne på presentasjonen av NTP for utenlandske aktører. Totalt 18 land var til stede.

VEGOPPMERKING:



GULT I MIDTEN: Nå skal det bli gul vegoppmerking inn mot rekkverk, midtdelere og trafikkøyer. De gule stripene i dette bildet er montert inn.

ALLTID GULT I MIDTEN

I framtida vil bilistene alltid ha gul oppmerking til venstre for seg, uavhengig av om det er fysisk skille (midtdeler, rekkverk eller trafikkøyer) eller ikke.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO KNUT OPEIDE

Nye regler for vegoppmerking skal gi mer konsekvent og lettere forståelig merking. Bestemmelsene som ikke har vært helt entydige har ført til ulik praktisering i regionene, noe som har gjort at det har vært ulik farge på vegoppmerking inn mot rekkverk, midtdelere og trafikkøyer. Noen steder har det vært hvitt, andre steder gult. Noen steder hvit stripe fram til der midtdeler starter, så gult. Andre steder motsatt. Lite konsekvent med andre ord.

MER LOGISK. – Dette ville vi gjøre noe med, så vi har ryddet opp i reglene og lagd et konsekvent system for hvordan vegoppmerkingen skal være, sier Bjørn Skaar i Statens vegvesen.
– Nå blir det slik at du alltid vil ha ei gul stripe til venstre for deg. Dette gjelder også inn mot midtdeler på flerfeltsveger og motorvegene våre.
Det vil bli gul linje inn mot midtdelere, rekkverk og trafikkøyer. Det vil også være gul kantlinje til venstre på av- og påkjøringsramper og i vegsregulerte gater dersom disse merkes.

TRYGGERE. Den gule linja skal vise kjøreretningen og gjøre det enklere for sjåføren å forstå hvordan vegen er regulert.
– Det har vært enkelte tilfeller der folk har kjørt mot kjøreretningen på motorveger. For en forvirret trafikant kan kanskje mer konsekvent fargebruk hjelpe hvis en får med seg at den

gule stripa alltid skal være på venstre side av bilen, sier Skaar.

GULT INNEN FIRE ÅR. De nye retningslinjene for oppmerking gjelder fra 1. januar i år, og det er 670 km veg og 500 km ramper som må merkes om. Regionene har fire år på seg til å gjøre jobben.

– Regionene må sjøl finne ut hvordan de vil gjøre dette. Men vi har sagt at de skal prioritere å få på plass gule kantlinjer på av- og påkjøringsrammene, sier Skaar.

SKILLER SEG UT. Norge skiller seg ut fra Europa når det gjelder bruk av gul farge i vegoppmerkingen – de fleste andre europeiske land har bare hvit vegmerking. I USA og Canada derimot har de langt på veg de samme systemene som i Norge.

– For noen år siden var det planer om å skifte til hvitt, men sterke krefter gjorde at gulfargen ble beholdt. Den gang argumenterte vi med at hvitt var mer synlig enn gult. Men i dag er det utviklet gulfarge som tilfredsstiller trafikantenes behov for synlighet i mørket bedre, noe prøvofelt viser, sier Skaar.

ALLE ENIG. – Saken om gul vegoppmerking har vært ute på bred offentlig høring blant tunge samferdselsaktører som inkluderer kjøreskoler og bilorganisasjoner. Det har ikke kommet noen argumenter mot endringen som nå er vedtatt av Samferdselsdepartementet, opplyser Skaar.

VEGPLANLEGGING:

Tekst og foto Dagrunn Husum

Mer effektiv planlegging

Det er mulig å redusere planleggingstiden vesentlig uten at det går på bekostning av kvalitet og rettssikkerhet. Det viser et forprosjekt utarbeidet av Statens vegvesen. Rapporten peker på svakheter både ved styringen, organiseringen og dokumentasjonen i planprosessen. I tillegg trengs også endringer i rammevilkårene for planleggingen. Ulf Tormod Haraldsen (t.v.) og Sigrid Furuholt Ingebrigtsen har ledet forprosjektet for effektivisering av planleggingen. Rapporten inneholder ni konkrete tiltak Vegvesenet selv kan gjøre for å effektivisere planarbeidet.



ETT TRÅKK FREM, TO TRÅKK TILBAKE!

Vi som jobber med sykkeltrafikk var var spente på transportetatens forslag til ny Nasjonal transportplan. Det er mye bra i planforslaget. Norske byer har i dag en infrastruktur som fører til unødvendig belastning på miljø og helse. Mindre bruk av bil og mer sykling, gange og kollektivtransport er sentralt i planforslaget.

Skreller vi av fine ord om sykkeltrafikkens fortreffelighet og ser på de økonomiske prioriteringene er fakta følgende: - reduserte ambisjoner for sykling - redusert utbygging av sykkelvegnett. Stortingets mål i NTP 2010-2019 var en sykkelandel på 8 prosent innen 2019. Det målet er nå utsatt til 2023. Kanskje erkjen-

► KRONIKK:

En Tromsøtur med Kleppa, Naimak og Bjørnflaten

Alf W. Skredlund,
skogsentreprenør

Det var synd æ ikkje hadde plass tell daværende miljøminister Solheim.

I desember 2012 kjørte æ med bil fra Tromsø kl.13.30. 4 grader, regn i lufta, veien delvis svart. Svart hovedvei er mål og oppdrag for de som har med veivedlikeholdet å gjøre, hørte æ på radioen. Æ fikk ikkje med mæ kæm som sa det, men det var nok en overflødig byråkrat, med god lønn, fra et eller annet kontor i Oslo, der hans daglige hovedutfordring sannsynligvis besto i å gå på og av på riktig trikkeholdeplass. Om natta hadde det snydd, men brøytegjengen hadde tatt sæ tur med saltbilen. I desember kjem mørtnan tidlig her oppe, Tromsø lå bada i lys.

Æ tenkte at hadde samferdselministeren ho Kleppa vært passasjer, ville ho straks innført totalforbud mot salting.

Så møtte æ en trailar. Det mange av dæm her, vi har kjempa i 100 år for å få jernbane, men vi e vant med lang behandlingstid, det skal no utredes først. Da trailarn kom så æ ikkje Tromsø lenger. Kanskje hadde æ sett lysglimt fra byen i sideruta bak, om æ hadde snudd mæ, men det turte æ ikkje. Det var uforsvarlig å kjøre rett fram, om æ ikkje i tillegg skulle begynne å snu på hane. Frontruta blei fylt med en ubeskrivelig masse av asfaltstøv, sny og saltlake. Da flodbølgen kom i mot mæ, slo

æ pussaran på maks fart. Skulle dæm klart å fjerne massen som kom gjennom lufta, måtte dæm ha hatt dobbel svingsylinder. Hadde det vært kontroll der med påpeking om at fører har plikt tell å holde ruten rein, ville førerkortet mitt skifta oppholdssted umiddelbart.

Etter panisk bevegelse for om mulig finne ei lita syns åpning, klarte endelig pussaran fjerne såpass at æ så framover igjen. Æ tenkte at hadde samferdselministeren ho Kleppa vært passasjer, ville ho straks innført totalforbud mot salting. Turen fortsatte på kollsvarte veia, som han på radioen sa var målet. På Vollan måtte æ vaske både bil og rute. Bilen så ut som om æ hadde kjørt i gjennom en «slushmaskin».

Det blei kortvarig kaldere i lufta. Det kunne ikkje vært salta der, føret oppfatta æ som bra. Men Ved Stormoen blei det umulig å se veikanten. Den gikk nemlig i brunt, som terrenget på sia av veien. Veistikken var så tilgrisa av salt og veistøv at refleksen stikken e utstyrt med, oppdaga du så vidt på 5 m. Æ tenkte på regionveisjefen, han Naimak, det var bra han ikkje var med. Han ville umiddelbart foreslått at bilistan måtte delta i et spleiselag i vasking av veistikk, ellers ville det ikkje bli vaska!

§ 3 i veitrafikkloven sei korsen du skal kjøre. Æ vil påstå at forfatteren av ordlyden har aldri -ALDRI- kjørt på salta veia. Hadde den erfaringa vært til stede da § blei skrevet, ville den hatt en tilleggstekst der det ville stått «ved saltet vei må du snarest kjøre til side og parkere, da all kjøring under slike forhold er uforsvarlig».

Hadde Bjørnflaten - som e samferdselspolitisk talskvinne for Arbeiderpartiet - stått og haika, skulle æ stoppa og tatt ho på, om

æ hadde sett ho. Æ har kun plass tell en passasjer, men æ trur Kleppa ikkje hadde tort å sitte på lenger enn tell Andselv, så da hadde æ hatt plass tell ho Anne-Marit. Forbi Andslimoen hadde æ god hjelp av gatelysan, men før Setermoen var det på han igjen. Saltgrøten fylte både bil og rute. På Setermoen var det ny vasking. Brunsvart vatten rant nedover bilen i strie strømmen. En taxisjåfør fra Bardu, spurte om æ hadde kjørt møkker?

Æ måtte på nytt fylle spylerveske. Tanken var full fra Tromsø, men no var den tom. Hadde alle som kjørte fra Tromsø den dagen brukt like mye spylerveske som æ - å det måtte dem - ville vi ut fra forsiktige beregninger tilført miljøet og naturen langs veien, ca. 2500 l. giftig veske i løpet av 3,5 timer!

Ho Bjørnflaten hadde sikkert no logge avsvimt av redsel i passasjerstet. Æ trur kritikken av Støre sin «nordområdesatsing» beror på trøkkfeil og misforståelse, skal det være «nordområdesalting»? Miljøforurensing og klima er populære områder for storting og regjering, med daværende miljøminister Erik Solheim i spissen. Hadde det vært likhet for loven, ville han, og de ansvarlige for veisaltingen, vært tiltalt for miljøkriminalitet i en størrelsesorden som ville sprengt det meste av kjente forurensningssaker. Solheim hadde æ som nevnt ikkje plass tell, ikkje var han heime heller. Han var og prata tell nåkken bønder i Afrika om kor viktig det var å ta vare på miljøet. Han ga dem nåkka penga som dæm kunne bruke tell ka som helst. Penga overrakte han ministeren i landet, men da gikk bøndern.

Forbi Polar Zoo, blei det vinterføre. Der var det ikkje salta. Men det var heller ikkje brøyta, eller hølva. Selv etter en heil dag

med mildt vær var det fortsatt 10-15 cm. knudrat is, sporat, og snydekt vei. Den dagen hadde 9 trailere hatt problemer i det området. Veien hadde vært kortvarig sperra. Kæm som brøyte der, skal være usagt, men dæm har sikkert ordre om ikkje brøyte før dæm må. Æ tenkte på nytt på Naimak, da æ passerte brøytestasjonen tell Statens Vegvesen ved Lapphaugen. Æ tenkte på Nansen og Amundsen. Polarår eller ikkje polarår, vi snakker om E6. At det skjer uløkke under slike livsfarlige forhold burde myndighetene tatt tak i og stilt de ansvarlige tell ansvar for. Dem skulle ha anmeldt sæ sjøl! Men kæm tell? Politiet kjører jo daglig på de samme veian og når ingen ting blir påtalt ifbm. veivedlikeholdet - i fra dæm heller - syns vel alle at det er bra og riktig utført. En livsfarlig sporate vei, varte helt fram tell Storfossen. Deretter blei det sommarføre.

Æ kom velberga heim, men det var ikkje veimyndighetene si skyld. En kjenning sa engang - for øvrig i en helt anna sak - e den karen rett, e æ glad at ikkje æ e rett - Utsagnet synes æ passe bra på di eller dem som har ansvaret for salting av veian. ■

Æ tenkte på regionveisjefen, han Naimak, det var bra han ikkje var med.

► ANSATTE SVARER

Hva synes du om at Føreropplæringa nå skal evalueres?

BENTE SKJETNE

avd. dir. Trafikkopplæring, VD
- Er spent på evalueringen. Store forventninger til opplæringen. Mange land i Europa er spente på evalueringen siden vi var tidlig ute med å bruke ny forskning som grunnlag for utviklingen av opplæringsmodellen.



KARI MARGRETE KJØSNES

inspektør Trafikant, Trondheim
- Føreropplæringen har nå fått «virke» siden 2005, og jeg synes der er flott at det nå blir foretatt en evaluering. Det skal bli spennende å se hvordan dette blir gjort, og ikke minst hva som kommer frem.



OLE-MARTIN RASMUSSEN

senioringeniør TK-stab, Vadsø
- Det er bra evalueringen er i gang. Den er viktig og nødvendig. Og jeg venter veldig spent på resultatene.



nes det at det ikke settes inn nok tiltak for å nå det målet. Det prioriteres 2,4 mrd kr til gang og sykkeltiltak innen planteknisk ramme. I NTP 2010-2019 er rammen på 2,9 mrd kr. Konsekvensen er lavere utbyggingstakt av sykkelveger langs det statlige vegnettet, særlig i byer og tettsteder med størst potensiale. I NTP 2010-2019 ble det forutsatt bygget 250 km sykkelveg i byer og tettsteder, i forslaget til NTP 2014-2023 reduseres det til 100 km.

Det er et stort etterslep på investeringer til et sammenhengende sykkelvegnett i Norge. Statens andel er beregnet til 20 milliarder kroner. Prioriteringen av 2,4 mrd kr er ikke noe tydelig signal om en satsing på sykkel. Transportetatene har et stort ansvar i å støtte fylkene og kommunene, og være en pådriver for en sterkere satsing på sykkel. Uten lokalt engasjement når vi ikke målet om en økt sykkelandel. Mange kommuner har am-

bisjoner. Det er et stort potensial for å øke sykkeltrafikken. Men det er liten støtte å finne i planforslaget. Regjeringen skal bruk et år på å lage en stortingsmelding. Den tiden skal Syklistenes Landsforening bruke godt. Stortingsmeldingen må inneholde tydelige signaler om at regjeringen ønsker å prioritere sykklende. Da er det ikke nok med kun pene formuleringer.

Rune Gjøs, Generalsekretær i Syklistenes Landsforening

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

Utlendingene kommer!

Den norske bygg- og anleggssektoren er av stor interesse for utenlandske entreprenører. Vi har hatt flere utenlandske selskaper inne i prosjekter de siste årene, sett interessen øke og regner med bra trøkk fra internasjonale aktører i årene som kommer.

Spania kan tilby mer enn sol, strender og olivenolje. Vi kan tilby ingeniørkunst i verdensklasse og er klare til å bygge vegger i Norge, sa analytiker Miguel Garcia Sánchez ved den spanske ambassaden i denne utgaven av Vegen og vi.

Sánchez var en av over 100 representanter fra 18 nasjoner deltok da vi i Statens vegvesen, sammen med de øvrige NTP-aktørene, inviterte utenlandske aktører til en presentasjon av det nye forslaget til Nasjonal Transportplan (NTP). Interessen var stor – og det er grunn til at dette kan være starten for noe.

- Bakgrunnen for interessen er forståelig:
- Det skjer mye i Norge, med rekordstor aktivitet innen de fleste felt innen bygg- og anleggsektoren. Vi er trolig det mest progressive markedet for tiden – og kommer nok til å forbli det i flere år framover
 - Det er tilsvarende stille innen sektoren i de fleste europeiske markeder
 - Mange av de prosjektene som skal bygges i Norge representerer faglige utfordringer, som selskaper ønsker å bryne seg på.

Vårt ønske er selvsagt å øke konkurransen. Ikke bare for å få mest mulig av våre vegpenger ut på vegen, men også for at disse representerer kompetanse som kommer

godt med. Dette vil også bidra til at den norske bygg- og anleggsbransjen vil utvikle seg, samt at de internasjonale aktørene kan bidra verdifull kompetanse og har betydelige prosjekteringsressurser. Dette vil være gunstig ved økt satsing på samferdsel i Norge.

Vi stiller strenge krav knyttet lønns- og arbeidsforhold og helse, miljø, sikkerhet. Her stiller vi de samme strenge kravene enten det er norske eller utenlandske selskaper.

Noen utfordringer blir det likevel. Vi stiller strenge krav knyttet lønns- og arbeidsforhold og helse, miljø, sikkerhet. Her stiller vi de samme strenge kravene enten det er norske eller utenlandske selskaper. Dette skal vi håndtere på en ryddig måte gjennom våre konkurransebetingelser og vår oppfølging slik at dette håndteres likt uavhengig av hvem som utfører oppdraget.

Våren står for tur, men fortsatt er det fokus

på salting av norske vinterveger. Det er få ting innen norsk samferdsel som skaper så mye debatt. Vi får mye pepper for saltingen.

Selv var jeg i nylig i Bodø på et folkemøte, mens tilsvarende åpne debattmøter er gjennomført i Steinkjer og andre plasser. Temperaturene blir høy på slike debattmøter, men er samtidig nyttige. En tovegs dialog er en forutsetning når vi skal forklare vår policy på området – og samtidig innhente ønsker, behov og tilbakemeldinger fra vegbrukerne og naboer. Bruken av vegsalt har mange sider og alle må belyses.

Det verserer mange myter og mange påstander om salting. Dette er et område hvor det finnes få fasitsvar.

Vår saltpolicy står fast; Salt er fortsatt det beste hjelpemiddelet for å bedre trafikksikkerheten og sikre framkommeligheten på våre mest trafikkerte vegger. Vi bruker vegsalt på mindre enn 15 prosent av vegnettet, som samtidig har mer enn 80 prosent av all vegtrafikk.

Men vi skal bli flinkere og vi skal salte smartere. Sammen med bransjen har vi jobbet målrettet for å få ned bruken av salt og for å minimalisere skadene der hvor vi fortsatt vil salte. Fokus er satt på opplæring og erfaringsutveksling, kontroll og oppfølging, nye kontrakter med entreprenørene, samt uttesting av nye metoder. Vi har kommet et godt stykke på veg, men er fortsatt underveis. ■



Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

VIKEPLIKT TIL BESVÆR

Et flertall av ansatte i Statens vegvesen skjønner ikke reglene som regulerer vikeplikten mellom sykklende på sykkelveg og kjørende på kryssende veg. Dette er de ikke alene om; over halvparten av alle kjørende, så vel bilister som sykklister, har problemer med å avgjøre hvem som har vikeplikt i slike kryss.

Vi bør ikke undres over at det er slik. Trafikkreglene i seg selv gir ikke mye hjelp, da Statens vegvesen selv har tolket disse på to måter med motsatt betydning. Vikeplikten der sykkelveg krysser annen veg reguleres av trafikkreglene § 7 nr. 3 og 4. Trafikkreglene ble gjennomgående endret i 1986, og etter det har § 7 nr. 3 og 4 i hovedsak hatt samme innhold. Etter endringene i 1986 tolket Statens vegvesen vikepliktsforholdet slik:

«Andre delen av bestemmelsen (i nr. 3, vår anm.) pålegger kjørende som vil svinge, vikeplikt overfor gående eller sykklende der det skal kjøres inn. Dette gjelder så vel sving til venstre som til høyre. Vikeplikten gjelder selv om det ikke finnes gangfelt for den gående. Videre gjelder vikeplikten selv om sykklende kommer fra skulder, fortau eller sykkelbane, eller fra sykkelveg som trafikkmessig må sies å utgjøre en del av vedkommende vegkryss.

Av nr. 4, annet ledd fremgår at sykklende som kommer inn på veg fra sykkelveg eller gangveg, har vikeplikt. Imidlertid er § 7 nr. 3 en spesialbestemmelse som gjelder foran den syklendes vikeplikt».

Problemet med forståelsen av vikeplikten oppstod i 1991, da Statens vegvesen speilvendte tolkningen slik at sykklende på sykkelveg ble pålagt vikeplikt i kryss med annen veg.

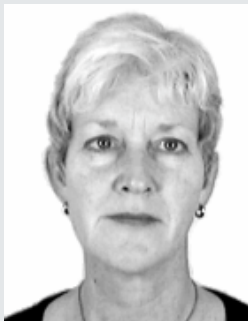
Hvis tolkningen av vikeplikten fra 1986 hadde blitt stående, og understøttet ved utforming av kryss og opplæring av trafikantene, hadde sykkeltrafikken hatt en bedre situasjon enn det som er tilfelle i dag. Og jeg tror at noen alvorlige ulykker hadde vært unngått.

Gledelig derfor at det i transportetatens NTP-forslag foreslås at trafikkreglene gjennomgås slik at sykling blir mer attraktivt. Jeg lever i håpet om at vi får entydige og logiske vikepliktsregler som sammen med vegsystemet bidrar til sikre og attraktive forhold for sykkeltrafikken.

Trond Berget, Seniorrådgiver i Syklistenes Landsforening

IRENE SANDE ULRIKSEN

inspektør Trafikant Stavanger
– Dagens læreplan har vært verktøy for opplæringen i over 7 år. Intensjonen var å heve nivået på ferske bilførere. Signaler tyder på at læreplanen ikke blir anvendt slik det var ment. Derfor er det tid for en evaluering nå.



LIV ANNE GJESTVANG

inspektør Trafikant Gjøvik/Fagernes
– Evaluering er viktig for alle saker – også for denne. Enten får vi bekreftet våre antagelser eller avvist vår tvil. Så får vi håpe at eventuelle aktuelle tiltak blir satt inn så fort som mulig.



TORGEIR RØYNLID

inspektør Trafikant Vest-Agder
– Det er et riktig tidspunkt å gjøre det på. De nye læreplanene var en stor omveltning, og krevde en viss tilvenningsperiode. Så det er først de siste årene at en kan se om de har virket etter hensikten.

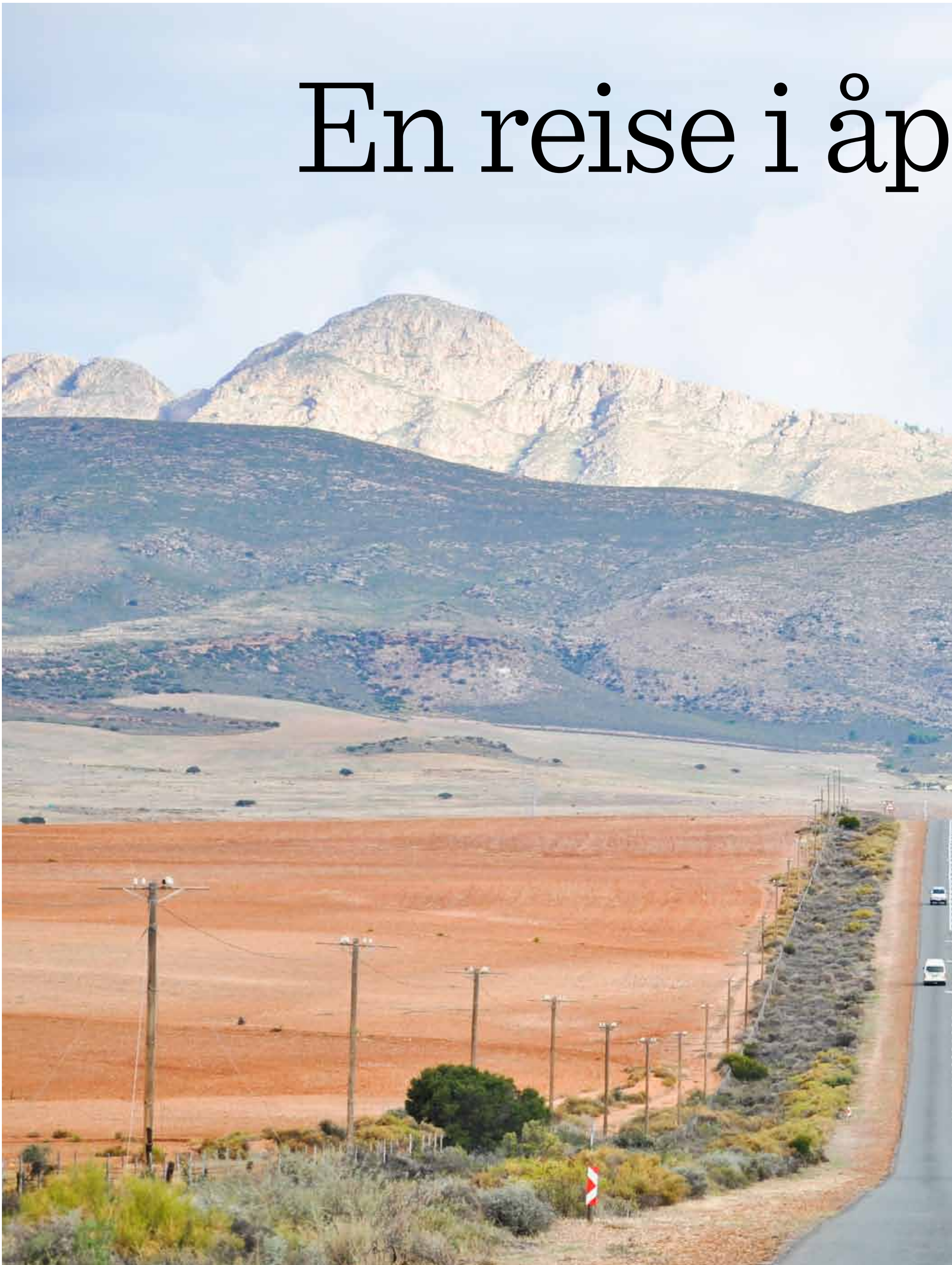


GRY BJERKE

inspektør Trafikant, Arendal
– Jeg synes det er positivt at den nå skal evalueres. Det blir spennende å se hva som blir resultatet i etterkant. resultater.



En reise i åp



ent landskap

Mens Norge har prioritert arkitekturopplevelser langs de nasjonale turistveiene, og USA har fokusert på ødemark langs den legendariske Route 66, har Sør-Afrika fokusert på naturopplevelsen. Det er en reise i et kontrastrikt landskap.

TEKST OGFOTO HÅKON AURLIEN



En reise i Sør-Afrika er en reise gjennom storslått natur. Garden Route 800 kilometer vestover fra Cape Town er velkjent og bærer sitt navn med rette. Mindre kjent er Tourist Route 62 mellom Cape Town og George, en scenisk rute gjennom et rikt fjellandskap. Her er det åpne landskap, fritt for sikthindrende kratt og trekker. Man kjører langs velstelte vegger, ser sterk natur og ryddige byer.

KONTRASTER. Slik er det egentlig over alt. Unntaket er storbyene. De store sosiale kontrastene slår turistene når de kommer ut fra flyplassene i Johannesburg eller Cape Town. Infrastrukturen er imponerende, topp moderne og velstelte bygg, motorveger og kjøretøyer langt bedre enn det vi har bryter øyeblikkelig ned fordommer. Hva?

Er dette Afrika? Og så ser de bølgeblikkbyene kloss inn på vegene inn mot sentrum, kilometer på kilometer.

De kom straks etter at apartheidstyret ble avløst i 1994. Den gang levde de hvite herskerne i byene, en «farget» mellomklasse bodde utenfor mens de sorte arbeiderne hadde sine familier i bostedsområder dagsreiser unna. Nå flyttet de nærmere og bygde i parkene av det de hadde tilgjengelig. Alle håper på et bedre liv i storbyen.

VOKSESMERTER. Noen har fått det, andre ikke. 18 år inn i det nye regimet har Sør-Afrika store voksesmerter, spesielt lojalitetskonflikt mellom stamme og land som bryter mot samfunnsstrukturer. Det påvirker også trafikkbildet.

Vegtrafikken er generelt kultivert og behagelig. Sør-Afrika har et særdeles godt vegnett, trafikklovgivning fra det britiske samveldet som de fortsatt tilhører, politipatruljer på vegene og trafiksikkerhetskampanjer på nivå med Norge. Man føler seg trygg.

Men ulykkesstatistikken forteller om tapene nesten ti ganger høyere enn Norge. Nesten 40 mennesker omkommer hver dag, veldig mange i ulykker som rammer den fattigste delen av befolkningen.

De er mange og må fortsatt reise store avstander, og har et minibuss-transportsystem som bærebjelke. Her står stammens lov foran vegtrafikkloven. Sjøførene kjører når bussen er full, tar med passasjerer på anrop og stopper gjerne midt ute på en motorveg. I ulykker med overfylte «taxies» er det ikke uvanlig med 18-20 omkomne.

VENNLIG. Parkerer du på en offentlig parkeringsplass eller ved et kjøpesenter, kommer straks en kar løpende og forsikrer deg høflig om at bilen din står trygt. Han skal passe på den for deg. Slik er det bare. Man venner seg til det. Noen rand i betaling og så er alle fornøyd. Det uttrykkes tydelig. Som turist får man et klart inntrykk av å være velkommen i Sør-Afrika. «Thank you and have a safe drive, sir!» ■



1. Det gir gode opplevelser å kjøre i bygater.

2. Sør-Afrika er opptatt av å holde det ryddig og fint langs vegene.

3. Giraff i skumring.

4. Enkelt, robust og afrikansk rasteplassarkitektur.

5. Halvtunnel sikrer mot skred og bevarer utsikt.

6. Park-motorvegen N2 gjennom Knysna.





Barn bør få sykle til skolen

I Norge får som regel ikke barn sykle til skolen før de går i femte klasse. Samtidig er det for mange inaktive barn, og det er mål om å øke sykkelandelen.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**U**ndersøkelser viser at det er for mange overvektige og inaktive barn. Ved å la småbarna sykle til skolen kan helsen bedres. Dette vil også gjøre det lettere å nå målet i Nasjonal transportplan om økt sykkelandel, sier planlegger Frode Hofset i Skedsmo kommune og fortsetter: – Vi må lære barn å sykle fra de er små, så de får bedre helse og lever lengre.

– Barna er framtidens trafikanter. Hvordan skal vi øke sykkelandelen når vi ikke lærer dem opp til å sykle? En må starte tidlig for å få gode reisevaner. Ungene lærer ikke å oppføre seg i trafikken ved å sitte i baksetet på bilen, påpeker Hofset.

FORELDRENE BØR BESTEMME. – Mange skoler har bestemt at ingen får sykle til skolen før i fjerde eller femteklasse, etter at de har tatt en sykkelprøve. Det gjelder uansett

hvordan sykkelforholdene er til skolen og hvor modne elevene er, sier Hofset.

Han mener dette utsetter sykkeldebuten med flere år og at de lettere tar bil senere når skole- eller arbeidsvegen blir for lang til å gå.

– Jeg mener at foreldre må lære barna å sykle og vurdere farer ved å slippe ungene ut på en vanlig skoleveg og ikke «pakke dem inn i bomull». Skolen har heller ingen rett til å nekte noen allmenn ferdsel på offentlig veg i følge Vegloven. Vi må finne egnede veger og sykle sammen med barna i stedet for å kjøre dem. Og vi må slutte å problematisere, men heller lære 7-8 åringene å takle et vanlig blandet trafikkmiljø slik de gjør i andre land som har suksess med sykkel-satsingen. Bilførerne er meget

hyggelige mot små syklistere og de er meget forsiktige, mener Hofset.

HØR PÅ HELSEDIREKTORATET. Hofset mener at

skoleledelsen i større grad bør bruke Helsedirektoratet som rådgiver i sykkelmotiveringsarbeidet enn Trygg Trafikk.

– Vi jobber jo alle med mål for øyet å få ned ulykkestallet. I følge den nye Helseloven har Helse-

direktoratet et bredere ansvar for barns helse enn Trygg Trafikk. Trygg Trafikk er mer opptatt av trafikkulykker enn folkehelse, miljø og kostnader. Sykling vil gi bedre helse og økt levealder, så her bør en sette seg sammen for se på ny strategi, mener Hofset.

» **Foreldre bør bekymre seg mer for inaktive barn enn for faren ved å sykle.**

Frode Hofset, Skedsmo kommune



TRYGG TRAFIKK: VIKTIG HELSE- PERSPEKTIV

Trygg Trafikk mener skolen bør samarbeide med foreldrene om regler for sykling til og fra skolen.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO TRYGG TRAFIKK

«**B**arn kan sykle hvis de fysiske forholdene er godt tilrettelagt og sikkerheten ivaretas på alle måter. Trygg Trafikks anbefaling om at barn ikke bør sykle alene før i 10 – 12 års alder er knyttet til sykling i blandet trafikk. Hjem og skole bør samarbeide om regler for sykling. Hva som vurderes som «trygge forhold» vil kunne variere. Trygg Trafikk anbefaler at dette tas opp i skolens rådsorganer der også foreldrene er representert, sier Kristin Strømme, fagsjef i Trygg Trafikk (bildet).

Hun viser til at det i trafikken er mye som konkurrerer om oppmerksomheten. Syklister må kunne orientere seg, bedømme farlige situasjoner og ta raske beslutninger. De skal ha ferdigheter til å beherske sykkelen, og samtidig må de forstå trafikkreglene, både sett ut i fra sitt eget og andres perspektiv.

– Barn har ikke de samme forutsetningene som voksne for å mestre alt dette, påpeker Strømme.

Hva synes Trygg Trafikk om å vurdere om små barn skal sykle til skolen ut i fra et bredere helseperspektiv enn bare trafiksikkerhet?

– Hvis det skal bli en helsegevinst ved at barn sykler, må naturligvis sikkerheten ivaretas. Trygg Trafikk er opptatt av helseperspektivet ved at flere velger å gå eller sykle. Men vi vet at myke trafikanter er svært utsatt for alvorlige skader ved ulykker, svarer Kristin Strømme.

Hvis det skal bli en helsegevinst ved at barn sykler, må naturligvis sikkerheten ivaretas.

Kristin Strømme, Trygg Trafikk



KOMPLEKS SAK. Anne Ogner, seksjonsleder i Statens vegvesen, peker på at sykling og barn er en kompleks sak. Hun mener det handler om både sikkerhet og helse, og saken bør ses fra flere sider.

– Det er viktig at ungene går og sykler – de er framtidens trafikanter og bør skoles tidlig. Der det er trygge skoleveger kan ungene begynne å sykle tidligere enn der trafikkbildet er mer komplekst. Ellers har jeg tro på dialog mellom barna, foreldre, skole og kommune, slik at de sammen bidra til trygge skoleveger, sier Ogner.

MÅ IKKE BLI TRYGGHETSNAKOMANE. Gyda Grendstad er tilknyttet Styringsstaben i Vegdirektoratet som har ansvar for å følge opp sykkelstrategien. Hun advarer mot såkalt trygghetsnarkomani.

– Det er viktig å få inn gode reisevaner tidlig. Mange steder er det trygge forhold og da bør barn få sykle til skolen tidligere enn i dag. Det blir mindre mas om kjøring også dersom de får lov å sykle. Det bør gjøres mer lokale vurderinger på hver skole og ikke skjære alle over en kam. Og det må være opp til foreldrene å vurdere hva som er best for barna. Vi må ikke bli trygghetsnarkomane, sier Grendstad. ■



Det er helt utrolig at barna her ikke får sykle til skolen før de har nådd rampealderen – det får de i andre europeiske land.

Frode Hofset, Skedsmo kommune

LOV I ANDRE LAND. – Det er helt utrolig at barna her ikke får sykle til skolen før de har nådd rampealderen – det får de i andre europeiske land. Trygg trafikk mener barnas syn, hørsel og koordinasjon ikke er bra nok til å sykle til skolen. Forskning viser derimot at dette kompenseres med at de er mer forsiktige. Viktige læringsprosesser bør starte når de er 7- 8 år. Når de er 11-12 år er de mer risikovillig og har stor fart, samtidig som de har liten erfaring. I Sverige har de lagt slike adferdsstudier til grunn når de lar barna få sykle til skolen. Både Sverige og Finland har da også mye høyere sykkelandeler enn oss, påpeker Hofset.

TILTAK HJELPER IKKE. Målet i Nasjonal transportplan er å få dobbelt så mange til å sykle i byer og tettsteder, men tellinger viser at sykkelandelen ikke øker i Skedsmo kommune til tross for at de har brukt mange millioner pr år på å gjøre det tryggere for syklister. Lil-

lestrøm har også blitt kåret til Norges beste by å sykle i to ganger, så sykkelveg-systemet skulle være bra nok.

IKKE SKREM. – I vår kommune med 50.000 innbyggere var det i alt bare sju sykkelulykker i 2010 med små skader. Av disse var det bare et barn som ble lettere skadet. På landsbasis er 90 prosent av sykkelulykkene lette. Til sammenligning har vi 3000 uføre i kommunen. Jeg vil heller ha et skrubsår enn å bli uføretrygda, sier Hofset.

Men blir det ikke flere ulykker hvis flere sykler? Det er klart det er større ulykkesrisiko ved å sykle pr kilometer enn å kjøre bil. Men: Vi har undersøkelser som viser at hvis det er rundt femti syklister i timen på en bestemt veg, så går ulykkesrisikoen ned med hele 70 prosent for den enkelte! Vi må ikke skremme folk fra å sykle. Foreldre bør bekymre seg mer for inaktive barn enn for faren ved å sykle, sier Hofset. ■



TI RISIKOFAKTORER FO

En analyse av 33 dødsulykker med syklist viser at det er ti risikofaktorer som peker seg ut. Trafikanter som ikke overholder vikeplikten er den største risikoen.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

De aller fleste dødsulykkene med syklist skjer i kryss eller ved kryssing av kjørebane på veg til eller fra gang- og sykkelveg. Det viser temaanalysen Statens vegvesen har gjennomført.

Medvirkende faktorer i disse sykkelulykkene var uklarhet om hvor syklisten skulle plassere seg i kjørebane, sykling i gangfelt og blindsoner på tunge kjøretøy, manglende sikt på grunn av hekker, bebyggelse, gjerder og lignende. De fleste ulykkene skjedde i områder med fartsgrense på 50 km/t. En tredjedel (12 av 33) av de drepte syklistene var over 65 år.

TVIL OM VIKEPLIKT. Undersøkelsen er basert på dybdeanalyser av 33 dødsulykker med syklist i vegtrafikken mellom 2005 og 2008.

Seks dødsulykker skjedde i avkjørsler hvor privat veg møter offentlig veg. Felles for disse ulykkene var avkjørsler med uheldig utforming med hensyn til stigning, vinkel til vegen, bredde og siktforhold. Avkjørslene kunne forveksles med sideveger og skape usikkerhet om vikepliktforholdene.

11 av 33 dødsulykker med syklist skjedde når syklisten skulle krysse vegen til eller fra gang- og sykkelveg eller fortau på andre siden.

SÆRLIGE RISIKOFAKTORER. Analysen peker på tre hovedproblemstillinger med hensyn til syklisters risiko i trafikken:

- Kryss og avkjørsler er ikke utformet for å ivareta syklisters behov for sikkerhet og framkommelighet.
- Manglende tilrettelegging for sykling både i kjørebane, på gang- og sykkelveg og fortau skaper uensartet og uforutsig-

bar sykkeladferd.

- Eldre syklist involveres i alvorlige ulykker på grunn av nedsatt reaksjonsevne. Her er de ti viktigste risikofaktorene identifisert i de 33 dødsulykkene (i mange ulykker er flere faktorer involvert):

- 1 Vikeplikt ikke overholdt (21 ulykker)
- 2 Komplisert og uforutsigbart trafikk-bilde (20 ulykker)
- 3 Dårlig sikt (19 ulykker)
- 4 Eldre syklist, det vil si over 65 år (12 ulykker)
- 5 Uheldig utformet kryss (ti ulykker)
- 6 Uten sykkelhjelme/kunne reddet liv (10 ulykker)
- 7 Uklart regelverk (9 ulykker)
- 8 Uheldig utformet avkjørsel (6 ulykker)
- 9 Blindsoner i tunge kjøretøy (6 ulykker)
- 10 Mangelfullt vedlikehold (6 ulykker).

FORESLÅR TILTAK. Med et ambisiøst

mål om dobling av sykkelandelen de neste ti årene foreslås en rekke tiltak for å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter:

- A Sikring av kryssinger for gående og syklende ved etablering av planfrie kryssinger og sikring av gangfelt
- B Gjennomgå alle gangfelt på veger med fartsgrense 50 km/t eller høyere og gjennomføring av nødvendige sikringstiltak
- C Økt bruk av fartsgrense 30 og 40 km/t i tettbygde strøk
- D Inspeksjoner av alle gang- og sykkelveger med strakstiltak for trafikk-sikkerhet og framkommelighet
- E Arbeide for at flere bruker reflekser
- F Bygge ut mer sammenhengende sykkelvegnett
- G Arbeide for økt synlighet og bruk av sykkelhjelme for syklist
- H Bedre drift og vedlikehold for økt trafikksikkerhet for syklist.



KRYSSULYKKER: Sykkel mot bil i kryss som dette er høyrisiko i trafikken.

DR SYKLISTEN

I 27 av de 33 dødsulykkene (82 prosent) ble ikke hjelm brukt.

2919 SYKKELULYKKER. I perioden 2005-2008 er det registrert 2919 sykkelulykker med skadde eller drep- te totalt i Norge. Sykkelulykkene utgjorde 9 prosent av alle trafikkulykker med drepte og skadde de nevnte fire årene. Syklister har 5-6 ganger høyere ulykkesfrekvens enn bilister og dobbelt så høy ulykkesfrekvens som fotgjengere. Den aldersgruppen som er desiderte mest involvert i sykkelulykker generelt er gruppen 10-14 år. I mye større grad enn for andre trafikantgrupper skjer de fleste sykkelulykkene der det bor flest mennesker. Av 2919 sykkelulykker 2005-2008 skjedde 1236 i Region øst, 580 i Vest, 525 i Sør, 357 i Midt og 192 i Nord.

27 AV 33 UTEN HJELM. I 27 av de 33 dødsulykkene (82 prosent) ble ikke hjelm brukt. Selv om sykkelhjel- m har en begrenset skadereduserende effekt på grunn av sterke kollisjonskrefter og at de dødelige skadene oftest ikke er hodeskader, vurderer analysegruppen at ti av de 33 drepte syklister kunne ha redet livet dersom hjelm var blitt brukt (30 prosent). Fem av 33 drepte syklister var ruspåvirket (21 prosent). Det er litt lavere enn for alle typer dødsulykker i trafikken. ■



SYKKELULYKKER: Runar Hatlestad f.v. Sigrunn Bør- resen og Ann Karin Midtgaard i Statens vegvesen er blant bidragsyterne i teamanalysen av dødsulykker på sykkel.



Har 3500 km – trenger 2700 km til

Norge har i dag litt over 3500 kilo- meter gang- og sykkelveger på alle offentlige veger i og utenfor byer og tettsteder. De neste ti årene er be- behovet om lag 2700 kilometer til.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det går fram av Nasjonal sykkelstrategi som er et grunnlags- dokument til NTP-forslaget 2014-2023. I dag utgjør sykkeltra- fikk om lag fire prosent av alle reiser i Norge. Målet er å doble dette til åtte prosent innen 2023. Tall fra den seneste Reiseva- neundersøkelsen viser at vel halvparten av alle bilreiser er kortere enn fem kilometer. Ved å øke andelen sykkelreiser til det dobbelte av dagens andel, vil det innebære om lag 570.000 sparte bilførerreiser daglig, eller 1,2 millioner kjørte kilometer med bil mindre pr. dag, ifølge NTP.

SYKLER LENGER. Sykkelundersøkelsen fra Osloområdet i 2011 viser at vi sykler lenger i dag enn på 1990-tallet. Gjennomsnittlig avstand pr. sykkeltur var i fjor 6,1 kilometer mot fire kilometer for noen år tilbake. I NTP-forslaget fremkommer det at mange flere sykkelreiser og ditto færre korte bilturer hver dag vil gi en stor samfunnsmessig gevinst både øko- nomisk, miljø- og helsemessig. Transportøkonomisk Institutt (TØI) har beregnet at dersom syklingen i 13 utvalgte bykommuner tredobles i om- fang, og at alt er overgang fra bil, vil bilreisene teoretisk kunne reduseres med oppimot 12 prosent. Det viser at økt sykling kan ha stor betydning for trafikkavvikling når volumet blir stort nok.

TALL OG INFO. De siste årene er det opprettet 90 tellepunkter for syk- keltrafikk i Norge. Undersøkelser fra sykkelland Danmark tyder på at god informasjon ved siden av fysisk tilrettelegging er blant de viktigste faktorene for å få opp sykkelbruken. Erfaringer gjort blant annet i den danske sykkelbyen Odense hevdes det at 50 prosent av sykkelsatsingen dreier seg om informasjon og resten om tilrettelegging. Adferdsfors- kning slår også fast at kommunikasjon er avgjørende for å påvirke ad- ferd. Bedre og økt informasjon om sykkelbrukens fordeler og muligheter burde dermed gi økt sykling, er en av konklusjonene i NTP-forslaget. ■

Status og behov for antall kilometer gang- og sykkelanlegg i byer og tettsteder.

Status 31.12.2010	Gjenstående behov etter 2010 for kommune og fylke, etter 2014 stat					
	Kommune km	Fylke km	Stat km	Kommune km	Fylke km	Stat km
Region øst	180	210	200	170	150	140
Region sør	225	500	230	125	245	50
Region vest	175	120	40	70	50	70
Region midt	45	60	40	100	105	100
Region nord	75	40	75	15	15	40
SUM	700	930	585	480	565	400

Turbo-Trine

Hadde Duracell kjend til Trine Kanter Zerwekh hadde dei kanskje brukt ho i reklamen i staden for ein kanin. Ho freser rundt i og utanfor Statens vegvesen for å informere om Nasjonale turistveggar.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Av og til kan ein undre seg over kva folk er laga av. Trine Kanter Zerwekh til dømes. Ho er lys vaken mens andre er i REM-søvn kl 05. Ho har ikkje noko problem med å stå opp i otta i Asker for å reise på kontoret på Lillehammer. Og trass i full fart med mann og tre barn som skal hit og dit er ho både perfektjonist og ladylike til fingerspissane.

01 Entusiasten. Det haglar med superlativ når Trine fortel om turistvegane og jobben sin.

– Det heiter at Nasjonale turistveggar skal sette spor i vår tid og bygge Noreg sitt om-dømme i utlandet, så dette er viktig for nasjonen. Det er jo så flott og fantastisk å reise langs turistvegane i verdas finaste land. Turistvegane er også unike i verdssamanheng. Det er mange land som har turistveggar med ulike tema. Men ingen har bygd arkitektur og kunst inn i naturen slik som vi, og det er utruleg inspirerende, sprudlar Trine.

– Eg har fylgt turistvegane heile tida. Eg starta karrieren min med å jobbe med turistveggar, og etter tolv år i NAF kom eg tilbake til draumejobben. Og eg er minst like engasjert no som før!

02 Seljaren. Trine prøver å få kommunar og reiselivsaktørar til og selje opplevingar med turistveggar og marknadsføre desse.

– Vi skal bygge attraksjonar og infrastruktur, men meininga er at reiselivsnæringa skal ta ballen når det gjeld marknadsføring. Innovasjon Norge, NAF, Color Line og De historiske hoteller er døme på aktørar eg har brukt mykje tid på, og no byrjar vi endeleg å sjå resultat av innsatsen. I år får vi fleire sider i Noregskatalogen til Innovasjon Norge, og det blir også radiospottar der turistvegane blir nemnt. Det blir heilsides annonser i VG helg og D2 og bilag i Dagbladet 22. mai utan at vi betaler for det. No har vi laga nye faktaark om alle strekningane. I tillegg viser vi turistvegane på ei rekke utstillingar i inn- og utland og har fått mange meter spalteplass i utlandslandske glansa magasin. Vi held ei rekke foredrag rundt om, så vi gjer no ein del på profilering vi og.

03 Reiselivsaktøren.

For eit par veker sidan vart regjeringa sin reiselivsstrategi lagt fram, og det var godt nytt for Vegvesenet.

– Der står det mellom anna at ein skal utvikle betre reiselivsprodukt langs dei Nasjonale turistvegane. Regjeringa vil utlyse ein konkurranse om korleis næringa kan få mest mogeleg ut av desse. Eit prosjekt for å heve dei kulinariske opplevingane langs turistvegane skal også fortsette. Og ikkje minst vil regjeringa ha på plass eit marknadssamarbeid mellom Statens vegvesen, Innovasjon Norge og landsdelselskapa. Dette er heilt i tråd med det vi ønskjer!

– No byrjar vi verkeleg å sjå resultat, og det er utruleg artig, kvitrar ho vidare.

– Vi veit til dømes at årstrafikken i Rondane har auka med 17.000 etter at det kom ein Nasjonal turistveg der. I Varanger melder hotella om 25 prosent auke etter at trolldomsmonumentet ved Steilneset vart opna i fjor. Når vi høyrer at bedrifter tør å satse nettopp fordi det går ein turistveg der så er vi på rett veg; til dømes han som bygde Juvet landskapshotell langs Geiranger-Trollstigen. Målet er jo å bidra til næringsutvikling i distrikta.

04 Tindebestigaren.

Trine synest det er vanskeleg å velje seg ein favorittstrekning sidan det er så mykje flott å velje i, men Sognefjellsvegen er høgt oppe på lista. Ho har gått mykje i Jotunheimen og sprutte frå topp til topp både der og andre stader.

– Eg har eit spesielt forhold til Sognefjells-

vegen. Langs den finn ein det meste – frå bygder til bre, høgfjell og fjord. Eg hugsar særleg ein skitur til Store Ringstind på over 2000 meter i Hurrungane. Vi gjekk i grått vér og tåke frå Turtagrø om morgonen og det var tett tåke til vi kom på toppen. Plutseleg letta tåka i eit minutt, og det openberra seg ei utruleg utsikt før det vart tett tåke att. Det var ein magisk augneblink!

Trine gir seg heller ikkje før ho kjem til toppen og når målet når ho er innomhus heller. Ho er sta og utålmodig, og gir seg ikkje med første sverdslag. Det hendar ho trampar i golvet, men smilet er aldri langt unna.

05 Planleggaren.

– I år skal vi skilte strekningane og markere at alle 18 får status som Nasjonal turistveg. Det blir fleire markeringar rundt om i landet. Den største blir på Trollstigplatået 16. juni med to ministrar på plass. Der vil det også bli markert at Trollstigen er 75 år. Vi skal også opne kunstverk på Aurlandsfjellet og Valdresflye. Hovudrasteplass langs Nasjonal turistveg Havøysund skal også bli ferdig til sommaren. Men sjølv om folk arbeider på spreng er det mykje arbeid igjen i åra som kjem. Nokre av vegane er ferdige, andre er i startgropa. Alle får likevel status, vi har 18 fantastiske køyreturar å by på. Men vi har planar for fleire anlegg, kunst og stiar langs strekningane som ikkje vil bli ferdige før langt ut på 20-talet. Så vi blir ikkje arbeidsledige, avsluttar energibunten – og freser heim til tacogryta og tre søte små med ein haug med vener på besøk. ■

FAKTA

Trine Kanter Zerwekh spratt smilande ut i verda i 1966. Ho vaks opp på Sandane, og budde der til ho var ferdig med vidaregåande skule. Mykje av fritida til den spretne energibunten gjekk med til turn - og ho svedde frå bom til skranke og frittstående. Etter vidaregåande gjekk turen til Oslo. Som lykkeleg student måtte ho sitje stille og fordjupe seg i fagbøker. Ho tok grunnfag i engelsk og spansk og hovudfag i media og kommunikasjon. Innimellom tok ho seg eit år i USA der ho var au-pair på dagtid og studerte spansk og reiseliv på kveldstid.

I 1994 fekk ho sin første jobb – i Vegdirektoratet. Ho arbeidde der med trafikantinformasjon. Året etter starta ho i Reiselivsprosjektet til Statens vegvesen, som var forprosjektet til Nasjonale turistveggar. Også der var turistinformasjon arbeidsområdet før ho tok over som prosjektleder i 1997. I 1998 gjekk turen vidare til NAF som leiar av NAF Reise. Der var ho i tolv år og hadde mellom anna ansvar for NAF Veibok, turforslag og camping. I alle desse åra var Trine også i kvalitetsstyret for Nasjonale turistveggar. I fjor var det comeback i Statens vegvesen, der det framleis er informasjon som står på plakaten – både langs og om turistvegane.

Tre om Trine:

Trine er alltid solid stødig og blid. Ho har ein biturbo, så det er berre for oss andre å kome inn i dragsuget.

Werner Harstad

Trine er alltid positiv og er ikkje redd for å seie meiningane sine!

Kjell Bjørvig

Trine er energisk, sporty og blid, dyktig og direkte, og stiller krav både til seg selv og andre.

Tonje Tjernet

TEGN TERJE

Trine tegner vegdirektøren

Vegen og Vi sin uformelle tegneutfordring til intervjuobjektet blir bedømt av vegdirektør Terje Moe Gustavsen selv.

DOMMEN:
He, he, ja kanskje jeg må få ei sånn skjorte inn i vårkolleksjonen siden det er et spesielt turistvegår.





”**No byrjar vi verkeleg
å sjå resultat, og det er
utruleg artig.**



GRUNNBORER:

Tekst og foto Kjell Wold

Olav den smarte

Grunnborer Olav Jensen i Statens vegvesen er en riktig smarting. De siste årene har han utviklet og funnet opp nye måter for sikre opptak av leirprøver. Det er nå premiert med 80.000 kroner.

71-åringen fra Uvdal i Buskerud er «still going very strong» i Statens vegvesen. Han jobber fire dagers uke på laboratoriet ved Solbergmoen utenfor Drammen. Fulltids pensjonist har han ikke tenkt å bli ennå på en stund, så lenge helsa holder og det er bruk for hans kunnskaper og nyttige

never. Jensen kom til Statens vegvesen som maskinfører i 1970 etter mange år på tunnel og annet anleggsarbeid både i NVE og hos Furuholmen.

– Jeg er har hatt fine og spennende år i hele min vegvesenkarriere med mange og varierte oppgaver og mye spennende og interessant reising, forteller han.

Olav Jensen har vært en idéskaper og Petter Smart i Statens vegvesen i alle år og gitt mange bidrag til utbedring og nyvinning på det spennende grunnboringsfeltet.

– Det var tidligere et problem med å få gode leirprøver opp fra borehullet uten skader. Det er det jeg de siste årene har funnet gode løsninger på, forteller han og viser fram utstyret påmontert boremaskinen.

– Oppfinnelsen har vært enkel og ganske billig å utvikle, men den sparer oss for store kostnader, sier han.

Hans seneste oppfinnelser for sikker prøvetaking av leirprøver er nå tatt i bruk på eksisterende borerigger og blir montert på nye etter hvert som de blir kjøpt inn.



– HER KAN DU KOMME I SIKKERHET

– Dette er ett av de 25 evakueringsrommene vi nå bygger og innreder i Oslofjordtunnelen, sier prosjektleder Henning Bendtsen i Statens vegvesen.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Han leder arbeidet med å bygge og tilrettelegge for trygge og brannsikre evakueringsrom med 220-300 meters avstand gjennom hele den 7,3 kilometer lange Oslofjordtunnelen mellom Hurum i Buskerud og Frogn i Akershus. I månedsskiftet mai/juni skal jobben som startet 5. mars være ferdig.

FULLT TRYKK. Det arbeides nå på høytrykk hver natt fra søndag kveld til fredag morgen mellom klokken 21.00 og 06.00 for å få evakueringsrommene i den undersjøiske tunnelen ferdig til planlagt tid.

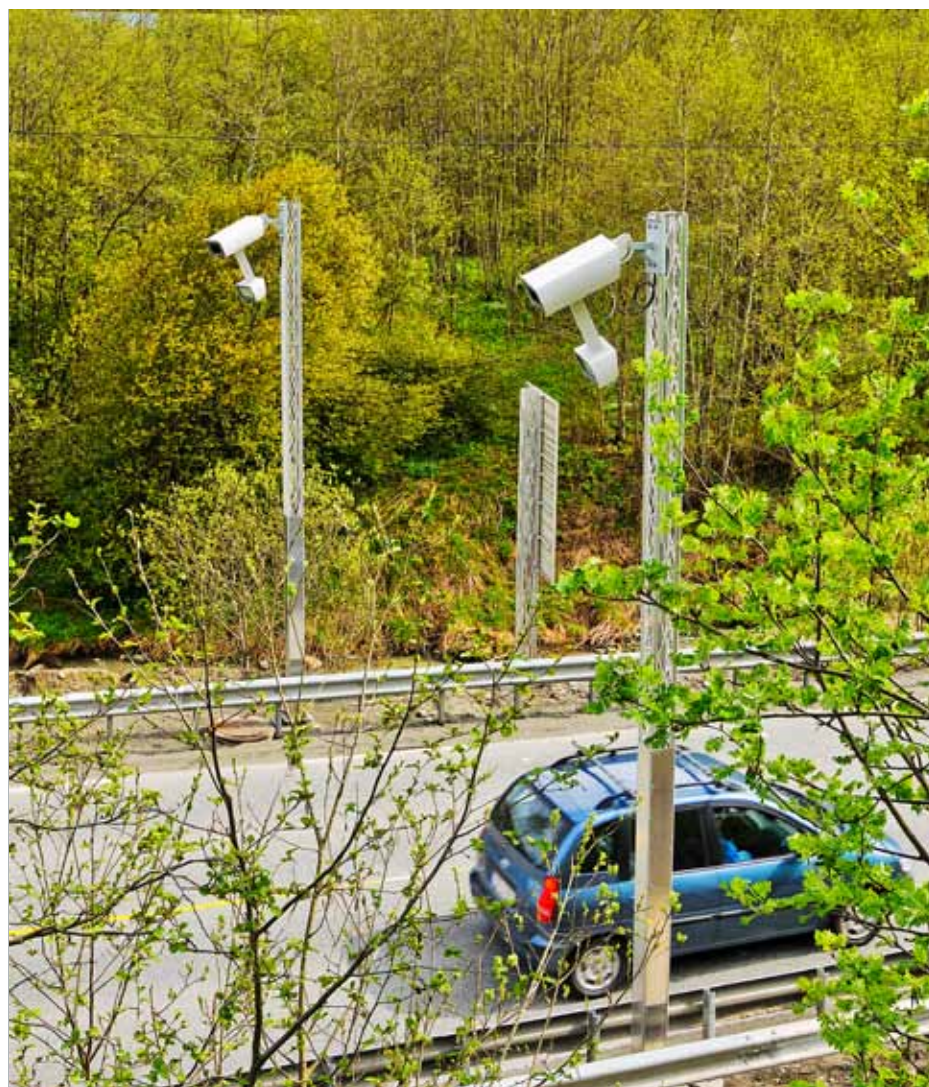
– For at bilister og passasjerer raskest mulig skal finne fram til nærmeste tilfluktsrom ved eventuell brann eller andre nødsituasjoner, monteres nå en 7,3 kilometer lang «lysskinne» med led-lys gjennom hele tunnelen, 60 centimeter over vegbanen i retning Hurum-Drøbak. Blinkende og bevegelig lys markerer hvilken retning folk skal gå til nærmeste rom, forteller Bendtsen (bildet). Ved hver av de 25 syrefaste ståldørene ved åpningen til evakueringsrommene, skal store og blinkende piler markere inngangen. Fra første inngangsdør går de evakuerte først gjennom en mindre gang før de gjennom en dør kommer inn i selve evakueringsrommet.

For at bilister og passasjerer raskest mulig skal finne fram til nærmeste tilfluktsrom ved eventuell brann eller andre nødsituasjoner, monteres nå en 7,3 kilometer lang «lys-skinne» med led-lys gjennom hele tunnelen, 60 centimeter over vegbanen. Henning Bendtsen, Statens vegvesen

GODT UTSTYRTE ROM. –Hvert av evakueringsrommene kan ta fra 40-50 til oppmot 120-130 mennesker, forteller Vegvesenets prosjektleder. Rommene er store, lyse, tørre og med god takhøyde. Samtlige rom får betydelig mengde teknisk utstyr som kamera, telefon, nødlys, førstehjelpsskap, sitteplasser, tepper og annet utstyr. AF Anlegg gjør jobben med mellom 40 og 50 mann. Omtrent halvparten av disse er fra de kontrakterte elektrofirmaene Siemens og Smartec.

40 KILOMETER MED KABLER. Det er et meget omfattende elektroarbeid som må gjøres i tilknytning til evakueringsrommene. Mer enn 40 kilometer kabler og ledninger skal strekkes gjennom tunnelen og ut og inn av de 25 rommene. Kostnadene for denne sikkerhetsoppgraderingen i den lengste tunnelen på rv. 23 Oslofjordforbindelsen er på mellom 40 og 50 millioner kroner, inklusiv en rekke trafikktekniske tiltak som ble gjennomført i fjor høst. Når alt er på plass skal all elektronikk kobles opp mot Vegtrafikksentralen (VTS) i Oslo og testes ut før den tas i bruk og tunnelen igjen kan åpnes for alle typer trafikk, også tungbiler over 12 meter.

– Det jobbes på høytrykk, vi har knapt med tid, men tror fortsatt at vi kommer i mål til planlagt tid rundt månedsskiftet mai/juni, sier Henning Bendtsen. ■



PASS IT ON: Trafikanter fra 78 land har brukt Autopass-ordningen for turister. Økningen fra 2010 til 2011 er på hele 107 prosent.

Flere turister betaler på forhånd

Turistene foretrekker å inngå turistavtale for bompasingene sine før de starter ferien i Norge. Tall fra 2011 viser en økning på rundt 127 prosent sammenlignet med 2010.

TEKST BEATE VICTORIA ØRBECK FOTO KNUT OPEIDE

Det er en gledelig utvikling som viser at vi er på rett vei når det gjelder å forenkle ferien for bilturister i Norge, sier leder for Brukerfinansiering i Vegdirektoratet, Arve Kirkevold.

Poenget med turistavtalen er at turister skal kunne kjøre gjennom alle landets automatiske bomstasjoner uten å tenke på å betale hver gang de passerer.

TEGNER AVTALE PÅ FORHÅND.

Bilturistene kan tegne avtale på engelsk eller tysk via nettportalen www.autopass.no i god tid før avreise til Norge. Ordningen går ut på at bilnummeret blir knyttet opp mot et kredittkort der det trekkes et forskudd på 300 kroner for små og 1000 kroner for store biler ved første passering av en bomstasjon. Deretter belastes kredittkortet etter hver passering. Hvis beløpet brukes opp, trekkes et nytt forskudd på kroner 300. Hvis forskuddet ikke blir brukt opp blir det resterende beløpet tilbakebetalt etter at avtalen er utløpt. Turistene kan tegne avtale opp til 60 dager før ferien starter.

GJELDER FOR TO MÅNEDER.

Ordningen gjelder for maksimalt to måneders opphold i landet.

– Etter snart tre års drift ser vi at de fleste som benytter seg av tjenesten, oppholder seg i Norge under to måneder. Vi anbefaler derfor at de som planlegger å være her lengre, skaffer seg en AutoPASS-brikke, sier Kirkevold.

Trafikanter fra 78 land har så langt benyttet seg av ordningen, der tyskere og nederlendere er i flertall. 37 480 tegnet avtale i 2011 mot 16 550 året før. Oslo og Trøndelag ser ut til å ha fått størsteparten av denne turiststrømmen.

PÅ OPPDRAG FRA SAMFERDSELS-DEPARTEMENTET.

Allerede i 2005 ba Samferdselsdepartementet Statens vegvesen om å vurdere å innføre en tilleggstjeneste til AutoPASS-ordningen, spesielt rettet mot bilturister. Ordningen startet opp 1. juni 2009. Det er Vegdirektoratet som er ansvarlig for løsningen. ■

Mer informasjon finner du på autopass.no

Vil fylle igjen tunnelen

Ordførerne i de tre vertskommunene til rv. 23 Oslofjordtunnelen, Røyken, Hurum og Frogn, ønsker heller en ny bro over Drøbaksundet og at Oslofjordtunnelen kan fylles igjen når en eventuell bro står ferdig til åpning. Det kom fram på et idemøte og arbeidsseminar om framtidig kryssing av Oslofjorden, som Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket arrangerte i Horten i forrige uke.



Over fartsgrensen?

FAKTA ELLER FØLELSER

Arbeidet med årets fartskampanje er i full gang. I år er målet å gjøre bilistene bevisste på at fart er deres ansvar, og at det å kjøre litt for fort kan få fatale følger.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO KNUT OPEIDE

Men hva er det som kan trigge bilistene så de slakker på farten? Virker det best å spille på følelser eller fakta?

TESTER MATERIELLET.

Bak et enveisspeil hos et analysebyrå sitter de som jobber med kampanjer i Statens vegvesen og følger nøye med. På den andre siden av sitter åtte menn mellom 25 og 40. De blir spurt inngående om hva de synes om ulike forslag til annonser og radiospotter og hva de mener og føler om disse.

NOEN ANNONSER SPILLER PÅ FØLELSER ANDRE PÅ

FAKTA. – Bildet stemmer ikke overens med teksten, sier en. Bildet setter tankene i sving, sier en annen. Dette bildet viser sårbarhet og at du har mistet noen, sier en tredje. Bør heller ha en positiv vinkling på fakta, sier en fjerde. Alt for mye tekst, stemmer de i kor. Og slik fortsetter de med for og mot og kommenterer ivrig.

– Vi har to fokusgrupper i Oslo og to i Trondheim for å få geografisk spredning og ulike trafikkbilder. Hovedmålgruppa vår er menn på mellom 25 og 40, så vi spisser all kommunikasjon mot dem, sier prosjektleder i Statens vegvesen, Rita Helen Aarvold.

BLIR DERE NOE KLOKERE? – De to første gruppene var veldig ulike når det gjelder holdninger og erfaringer. Men

det er nyttig. Når vi gjør analysen, ser vi både på det som blir sagt og på kroppsspråk. Vi undersøker om de kan identifisere seg med det de ser og om det skaper en reaksjon. De skal ikke bare hjelpe oss til å velge løsning, men få oss til å se om vi kommuniserer riktig, og hva som må endres. Om vi skal velge en emosjonell eller rasjonell retning bestemmer vi i mai når analysen er ferdig, sier Aarvold.

VANSKELIG. – Ansvarliggjøring er et stort og vanskelig tema å formidle. Spesielt fordi vi ikke ønsker å bruke pekefinger.

Målet er å få dem bevisst det valget de tar når de kjører for fort, og hvilke konsekvenser det kan få. Mange tenker at det skjer ikke meg, bare alle andre. Det er virkelig en utfordring



Mange tenker at det skjer ikke meg, bare alle andre.

Rita Helen Aarvold, Statens vegvesen

å få folk til å forstå at bare litt for høy fart kan få store konsekvenser, medgir Aarvold.

ÅRETS KAMPANJE. Fartskampanjen starter i midten av juni og varer til midten av august.

– Hvis alt går etter planen blir det annonser i aviser og ulike magasiner og radiospotter. Den første fartsfilmen som ble lagd, og som slo veldig godt an, kommer vi også til å vise på TV og kino. Vi ønsker også å bruke kampanjeskiltet langs vegen i annonser for å skape større gjenkjenning av skiltet. Det håper vi kan øke oppmerksomheten og effekten av disse skiltene, sier Aarvold.

Kampanjen er et samarbeid mellom Statens vegvesen og Politiet. ■



TRAFIKKSikkerhet: TS-tiltak på fylkesveg i Bergen.

Fylkene sier nei til nasjonale føringer

Statens vegvesen anbefaler et sett nasjonale føringer for standarden på fylkesveg og fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Det sier fylkeskommunene nei til.

TEKST KJELL WOLD ILLUSTRASJONSFOTO HELGE RONG

Statens vegvesen presiserer overfor departementet, at begrepet nasjonale føringer er avgrenset til bestemmelser med krav til teknisk og funksjonell standard ved bygging, drift og vedlikehold av fylkesveg og bestemmelser om fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Bestemmelser som for eksempel byggeskrifter etter Plan og Bygningsloven (PBL) med krav til teknisk og funksjonell standard er gitt på mange områder i samfunnet. Spørsmålet som drøftes er om det er behov for slike tekniske og funksjonelle bestemmelser også for fylkesveg og tilsvarende for trafikksikkerhetsarbeidet på fylkesveg, mener Statens vegvesen.

Midt i april overleverte Vegvesenet sin anbefaling med høringsuttalelser til Samferdselsdepartementet etter mer enn ett års utredningsarbeid og omfattende høringer. Vegdirektoratet mener at det samlede settet nasjonale føringer ikke innebærer et urimelig inngrep i fylkeskommunenes handlefrihet.

LITE INNGREP. Ved å innrette nasjonale føringer for standarden på fylkesveger og fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid, vil fylkeskommunenes handlefrihet i rollene som sterke regionale utviklingsaktører og som vegeiere for å gi et kvalitativt godt tjenestetilbud innenfor samferdsel, bare i begrenset grad bli berørt av de nasjonale føringene, mener Statens vegvesen. I den grad fylkeskommunens handlefrihet til fritt å velge standarder og innsats i trafikksikkerhetsarbeidet måtte blir begrenset, er det for å gi et mer sikkert og ensartet tjenestetilbud til næringsliv og andre vegbrukere ved transport på fylkesveg, både i det enkelte fylke og på tvers av vegklasser og fylkesgrenser. I et slikt perspektiv mener Statens vegvesen at de foreslåtte nasjonale føringene ikke innebærer et urimelig inngrep i fylkeskommunenes handlefrihet.

BEGRENSET HANDLEFRIHET. Sammenfatningen av de 19 fylkeskommunenes

høringsuttalelser kan greit oppsummeres i uttalelsen fra Kommunesektorens organisasjon (KS):

– KS er prinsipielt mot innføring av nasjonale standarder på fylkesveg. KS mener nasjonale standarder vil øke statlig styring, hemme fylkeskommunal handlefrihet og være i strid med intensjonene i forvaltningsreformen.

KS mener det er mangelen på midler, ikke fraværet av nasjonale føringer for standarden, som er begrensende for kvaliteten på vedlikeholdet. Dagens rammer er etter KS' mening helt utilstrekkelige og nye nasjonale standarder vil ytterligere vanskeliggjøre en nødvendig opprusting av et dårlig vedlikeholdt vegnett på fremtidige budsjetter. Arbeidet med utvikling av standarder, styring og måloppnåelse må skje gjennom dialog, nettverk og samarbeid. Fylkeskommunen må derfor trekkes tungt inn i arbeidet i trinn 2, når konkrete forslag til bestemmelser m.m. skal utarbeides.

FORVALTNINGSREFORMEN. Etter høringsfristens utløp i april i fjor kom det inn 52 uttalelser. Foruten 19 fylkeskommuner, har ni departementer, seks statlige organer og fylkesmenn samt 18 organisasjoner for vegbrukere, næringsliv og andre interessenter uttalt seg. De fleste fylkeskommuner og KS vil ikke at staten ved nasjonale føringer skal gi bindende bestemmelser for standarden på fylkesveg og fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid. De mener føringene er i strid med intensjonen i forvaltningsreformen og at det må være opptil den enkelte fylkeskommune å fastsette standarder for fylkesveg og trafikksikkerhetsarbeid i eget fylke.

De fleste statlige organer og andre høringsinstanser aksepterer forslaget til nasjonale føringer, noen ønsker enda strengere og mer detaljerte føringer. Eneste statlige høringsorgan med et annet syn er Kommunal- og regionaldepartementet, som mener at omfattende standardkrav vil redusere fylkeskommunens handlingsrom mer enn forutsatt i forvaltningsreformen. ■



STEDET:

Lite sted langs fv. 34 på østsiden av Randsfjorden i Hadeland. Ligger i Søndre Land kommune i Oppland fylke. Stedsnavnet betyr enten sted der det har vært jordfall, det vil si jordskred eller sted der det er felt trær for å rydde jord, forteller Boye Wangenstein ved stedsnavntjenesten tilknyttet Universitetet i Oslo og Språkrådet. (Foto: Kjell Wold)

QUIZ:

20 spørsmål

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

- 01** Fra mars 2012 leverer Statens vegvesen sin offentlige postjournal til OEP. Hva er OEP forkortelse for?
- 02** Hvilket departement har ansvaret for denne tjenesten?
- 03** Hva heter den lengste tunnelen langs E6?
- 04** Og i hvilket fylke ligger denne tunnelen?
- 05** Hva er navnet på de tre tunnelene (E16) i Sogn og Fjordane som til sammen utgjør cirka 41 km?
- 06** Hvor starter og ender Europa-vei 18 (E 18)?
- 07** Ranger steder langs E 18 i riktig rekkefølge fra vest til øst: Stokke, Ørje, Momarken, Blommenholm, Arendal



- 08** Forkortelsen ÅDT, hva står den for?
- 09** Hvilket av Vegvesenets «sys'er» er nevnt i Harry Hole boka til Jo Nesbø, Gjenferd?
- 10** Volkswagen Beetle kommer ut i ny drakt, men hvilket år ble den første «New Beetle» lansert?
- 11** Det blir nå slutt med oblater på bilskiltene, men hvilket år ble denne ordningen innført?
- 12** Oblatene skiftet farge hvert år. Hvilke farger ble det rullert mellom?
- 13** Og hvilken farge var det på de første oblatene som ble sendt ut?
- 14** Hvor er bokstavkoden ZZ første gang registrert?
- 15** Hvilket år gikk vi over til å bruke doble bokstaver i kjennermerket?
- 16** Hva er tittelen til samferd selsministeren i Storbritannia?
- 17** Storskog er et grensekontrollpunkt på den norsk-russiske grensen. Hvilken europavei tilhører kontrollpunktet?
- 18** I hvilket land finner vi veien som er registrert av Guinness rekordbok som verdens smaleste?
- 19** Bakgater og smug i Trondheim har som regel hvilken benevnelse til gatenavnet?
- 20** Mellom hvilke to land går Karakoramveien, verdens høyeste asfalterte vei?

I HANSKEROMMET:



FOTO: Jorunn Sætre

5 spørsmål til Odd Arild Arntzen

Han gir gravetillatelse, driver musealt arbeid og har en hånd med arbeidsvarsling i hele Vestfold.

- 1** Hva har du i hanskerommet?
- Servicehefte, kart, førstehjelpstyre og en parkeringsbrikke sånn at jeg kan parkere uten å betale.
- 2** Har du vært lenge i Vegvesenet?
- Jeg rundet femti års tjeneste nylig, har jobbet for Vegvesenet i Vestfold siden 1962. Jeg bor i Åsgårdstrand, men jobber i Tønsberg.
- 3** Du kjører vel en nydelig veterranbil?
- Nei, jeg har en Volvo fra 2010. Er ikke så veldig interessert i biler, de er bare et transportmiddel. Jeg passer jo godt på den jeg har, men tar gjerne toget når jeg skal på tur. Og så har jeg en bil som bruker lite drivstoff, få med det.
- 4** Blir det bilferie eller togstur?
- Kona og jeg har sommerhus i Sverige, så vi reiser ofte dit. Da er det mest praktisk å ha med bilen. Det er forresten i Sverige de setter pris på gamle biler. Der tar de vare på de flotte klassikerne. Vi er ofte i nabolandet og setter stor pris på de svenske tradisjonene.

- 5** Hva engasjerer deg?
- Jeg er opptatt av miljøvern, det er enormt viktig. Da jeg tok toget til en konferanse i Brønnøysund var det noen som kikket litt ekstra på meg. Men det er miljøvennlig. Vi drar forresten på bussferie også, vi i år tar vi bussen til St. Petersburg. Ellers er jeg opptatt av trafikksikkerhet. Folk kjører for fort! Jeg synes flere skal bruke cruisekontrollen.



FOTO: Håkon Aurlien

Unormalt barnearbeid

136

Fareskilt 156 «Annen fare» brukes for å varsle om en fare som ikke kan varsles med et av de normerte fareskiltene, eksempelvis fareskilt 155 «Ridende». På Gamle Kongeveg i Sarpsborg er begge skilt brukt sammen, underskiltet «Gårdstun» forteller at vegen går gjennom et gårdstun og det skulle normalt vært montert som en forklarende tekst rett under «Annen fare». Men den unormale jury, håndhever av Vegvesenets Håndbok 50, vegnormalene, er mer opptatt av nederste underskilt. Gul bakgrunn brukes for å varsle vegarbeid. – Er barn i vegen i forbindelse med vegarbeid er noen på ville veger, heter det i skarp kjennelse.

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
Telefon: 32 21 44 81
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
Telefon: 61 27 13 07
hilstr@vegvesen.no

Grafisk designer
KYRRE WEDVIK
Mobil: 909 30 425
Telefon: 22 07 37 04
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 24. april kl. 13.00. Neste utgave kommer 30. mai 2012.

