



Torgeir Bang undersøkte ulykker med 13 drepte i fjor:

”Ti døde i trafikken, og tre på bussen på Tyin. Det var et spesielt år.



Torgeir Bang ved Sogndal trafikkstasjon er en av Vegvesenets 120 ulykkesundersøkere. – Dødsulykker er sterk hverdagskost. Å jobbe med det er krevende, en har det med seg døgnet rundt, sier han.

Side 18-21

SIDE

4

SIKKERHET:

Endringer i ulykkestall skyldes delvis tilfeldigheter.

SIDE

6

MILJØ:

Reiser over 20 kilometer bidrar til størst utslipp av CO₂.

SIDE

8

TEKNOLOGI:

Ny børstemaskin for veg kan redusere vegsaltingen.

SIDE

24

SYKKEL:

I Umeå i nord-Sverige sykler 20 prosent om vinteren.



LÅNER UT VINTERSYKLER

Buskerudbyen låner nå ut 12 vintersykler gratis hver uke til de som ønsker å prøve seg som vintersyklist. I tre sportsforretninger i Drammen, Nedre Eiker og Kongsberg stilles 12 sykler med piggdekk, lys, refleksest og hjelm gratis til utlån for en uke av gangen. (Foto: Knut Opeide)

FLASKEHALS KORKES

Rv. 7-undergangen ved Bergensbanen på Geilo skal erstattes med ny kulvert for å øke høyden fra dagens fire meter. Jobben starter i vår og skal være ferdig neste år. Rv. 7 blir derfor lagt opp på en om lag 430 meter lang strekning. (Foto: Statens vegvesen)



LEDER:

Et stykke på brodd-vei.

Et gram erfaring er verdt et tonn teori.

Robert Cecil

« **E**n av gavene jeg fikk til sist jul var brodder. Sånne som man bruker under skoene for å unngå å gå på trynet på islagte fortau og sånt.

Nylig var jeg ute på en løpetur med de relativt nye broddene, som altså er beregnet for løpesko. Turen gikk i hovedsak på fortau langs deler av Ring 3 i Oslo. I motsetning til andre deler av landet var det disse dagene kommet snø i Oslo, og det var godt under null grader. Summen av tidligere erfaringer og logikk tilsa brodde-føre. Det skulle vise seg at piggene under skoene i all hovedsak hamret mot asfalt den snau timen jeg løp. Fordi gangveiene, og sykkelveiene, stort sett var is- og snøfrie. Broddene kunne jeg ha spart meg.

Så, en ukes tid senere: Det har snødd mer, det er fortsatt gode minusgrader, og igjen snører jeg joggeskoene. Denne gangen går turen, fortsatt i Oslo, på fortau langs de trafikkerte veiene som snor seg langs sjøen fra ytterst i Mosseveien og inn til Skøyen. Denne gangen uten brodder knasende mot hard asfalt. Denne gangen lå de hjemme, brodder var unødvendig. Hele veien, med noen få meters unntak, var det nemlig bar asfalt.

Ja, jeg vet hva du tenker: Sånn er det IKKE der jeg bor.

Det tror jeg på. Det er nemlig ikke alle forunt å ha det sånn en vinterdag med snø og minusgrader. Store snøfonner, issvuller og fandens oldemor-det er en mer gjenkjennelig hverdag for mange som beveger seg langs norske, vinterlige gang- og sykkelveier.

Så det er ikke mitt poeng å prøve å innbille noen om at nå kan du sykle, gå og løpe gjennom hele vinter-Norge på svart asfalt og hvis noen har andre opplevelser er det nok bare vrangforestillinger vi med letthet kan overse. Nei, det er nok fortsatt et godt stykke frem mange steder i landet.

For meg var likevel de to turene, på forskjellige sider av byen, en fin opplevelse. Ikke bare fordi det var behagelig å bevege seg. For meg var det nemlig et møte mellom en abstrakt teoretisk størrelse, og min egne, konkrete erfaring. Når jeg tidligere har beveget meg fortauslangt på svart asfalt vinterstid- for det har jeg, jeg har bare ikke vært så oppmerksom på det- har jeg ikke vært bevisst på det i den grad jeg er nå. Den siste tiden har jeg vært i en rekke diskusjoner med vidt forskjellige folk som lurer på om vi noen gang vil klare å leve opp til ambisjonene om skapelig fremkommelighet for gående og syklende etter at snøen og kulden har meldt sin ankomst.

Nye driftskontrakter legger opp det til nettopp det, å marginalisere is og snø som hindring for dem som ønsker å bevege seg ved siden av bilveiene. Så mine to nevnte turer har gitt meg følgende tanker: Verken is eller snø var et problem, så, ja, her må det ha vært noen flinke folk ute med godt utstyr, og, ja, det må kreve en del jobbing. Og, jeg skjønner at det Umeå kommune i Nord Sverige (se reportasjen på side 24-25) har fått til ikke nødvendigvis er umulig. Og til sist: Neste jul trenger jeg ikke brodder, da kan jeg heller ønske meg truse i ull.

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

Ketil Solvik-Olsen [@ketilso Jan 25](#)
Vegvesenet har nær doblet antall vogntogkontroller denne vinteren. Det fjerner farlige vogntog og gjør veiene...

Statens vegvesen [@Presserom Jan 24](#) Stor økning i kontrollerte vogntog: Hittil i vinter har Statens vegvesen kontrollert over 23.000 tunge kjøretø... <http://bit>

Magne Storøy [@spindanger Jan 23](#)
Nytt kaos m utenlandske vogntog i Sør! Og de stikker ikke bare av fra veivesenet også fra bergingsregningen

Samferdsel [@SamferdselTOI Jan 23](#)
Vegvesenet ivaretar ikke [#Syklistene godt nok i planfasen](#)

Statens vegvesen [@Presserom](#)
Veglistene er oppdatert: Vegdirektoratet har oppdatert riksveglisten som gir bestemmelser om tillatte vektor o...

VEGBILDET:

VINTERVEGEN

I disse dager titter solen igjen over horisonten i Troms, men fjellene er høye og det er fortsatt lenge før solen når ned til de vegfarende i det flotte naturområdet like nord for Tromsø. Fylkesveg 66 går like ned mot sjøen på Ringvassøya i forgrunnen, fv 65 på Kvaløya på andre siden av sundet. De to øyene er forbundet med en tunnel utenfor billedkanten til venstre. Dit når solen aldri. Men det går mot sommer.
(Foto: Håkon Aurlien)

Brøyting før og nå

◀ 1927

2014 ▶

De klarte å holde veiene fri for snø før i tiden også! Bildet til venstre er tatt i Vestre Gausdal i 1927, av fotografen A. B. Wilse som reiste land og strand rundt for å dokumentere livet på landsbygda. Bilen var av den lette typen, trolig var motoren på et titall hester, men på bildet går det unna. Det gjør det også på bildet til høyre, tatt NRKs serie «Brøyt i vei», men her er det snakk om over 400 dieselhester. (Foto: Norsk Folkemuseum, til høyre fra NRK)





NY VINDVARSLING PÅ SKJOMBRUA

Et nytt vindvarslingssystem er nå montert på E6 Skjombrua (bildet) i Narvik kommune i Nordland. Utstyret står midt på brua og varsler og stenger brua automatisk når vindstyrken er på 32 meter pr. sekund. Måleren er også koblet direkte til VTS slik at brua nå kan overvåkes døgnet rundt. (Foto: Per Egil Iversen)



Tilfeldigheter i trafikken

TRAFIKKDREPTE: I fjor var det betydelig flere trafikkdrepte enn året før. Lave og høye ulykkestall kan delvis forklares med tilfeldigheter som er vanskelig å forklare. Bildet er fra en tidligere minnesmerking over trafikkdrepte i Hedmark.

FAKTA

10

Bud ble gitt på utbedring av en 300 meter lang strekning av fv. 38 mellom Dalen og Åmot i Telemark. Budene er fra 7,2 til 14,3 millioner kroner.



KOLLEKTIVPLAN FORSINKET

Handlingsplanen for kollektivtransporten som skal legges fram første halvår 2014 er noe forsinket i følge samferdselsdepartementet. Regjeringsplattformen er så omfattende på dette området at en trenger mer tid for å gjøre handlingsplanen ferdig, heter det. (Foto: Kjell Wold)

”Det kan se ut til at det er rundt tre ganger så mange ulykker med mer enn en drept i fjor som året før. Det kan faktisk forklare rundt 25 prosent av økningen i antall drepte i fjor. Arild Engebretsen

I 2012 var det 145 drepte i trafikken. I fjor 185. Både lave og høye ulykkestall kan delvis forklares med tilfeldigheter som er vanskelig å forklare – eller flaks og uflaks.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJONSFOTO STEINAR SVENSKAKKEN

Når ulykkestall endrer seg år til år, så består dette tallet av to deler: En systematisk variasjon som skyldes trafiksikkerhetstiltak – og en tilfeldig del som er vanskelig å forklare. En tilfeldighet er det som mange kan oppfatte som uflaks.

FLERE ULYKKER MED FLERE DREPTE. – Det kan se ut til at det er rundt tre ganger så mange ulykker med mer enn en drept i fjor som året før. Det kan faktisk forklare rundt 25 prosent av økningen i antall drepte i fjor. Dette er et eksempel på uflaks eller tilfeldighet. Et annet eksempel på en tilfeldighet og uflaks er å bli drept av et ras over vegen, at det treffer akkurat når noen kjører der, forklarer Arild Engebretsen som jobber med trafiksikkerhet i Statens vegvesen.

TRENDEN PEKER NEDOVER. – Langs vår månedlige statistikk over ulykker går det ei linje – trend – som går nedover hele tida. Det gjør den fortsatt, sjøl om vi i fjor fikk flere ulykker. Noen måneder vil antall ulykker ligge over trenden, andre under. Slik tilfeldig variasjon vil det alltid være. Blir ulykkestallet veldig høyt og i største laget, blir vi bekymret. Da lurar vi om den systematiske variasjonen som gjør at trenden peker nedover har sluttet. Men slik det er nå, så peker heldigvis trenden fortsatt nedover. Minst halvparten av trenden kan vi forklare med tiltak som er gjort, forklarer Arild Ragnøy, som også jobber med trafiksikkerhet i Statens vegvesen.

NOEN BRYR SEG IKKE. Statens vegvesen regner på effekten av alle tiltakene sine – hvor mange liv som kan spares. Noen tiltak virker veldig bra over få kilometer, som midtrekkverk og streknings-ATK. Noen «massetiltak» virker over hele landet – som redusert kjørefart og bedre bilteknologi. Bedret bilteknologi virker i hele Norge og er blant tiltakene som virker best.

– Når 40 prosent av de som dør i trafikken ikke bruker bilbelte, sier det noe om at vi har ei gruppe der ute som vi ikke når med vanlige tiltak. Hvis farten synker med 1,5 km/t over hele Norge så har det en kjempeeffekt. Fartskampanjen ble sett av alle. Noen bryr seg, noen ikke, sier Ragnøy.

OPP I HELE NORDEN. I fjor var det ikke bare et toppår for ulykker. Det var flere drukkingsulykker, flere branner, flere drap og flere sjølmord. Danskene hadde også oppgang i fjor i antall drepte i trafikken, året før var det finnene og svenskene.

– Det er påfallende at de nordiske landene bikker nesten likt. Det er flere ting som kan spille inn: Har vi mer penger, kjører vi mer, stresser vi mer, drikker vi mer – eller er det alderssammensetningen, for å nevne noe. Dette er noe vi ser på for å finne årsaker til, sier Ragnøy. ■

DUELLEN:

GRADERT FØRERKORT?

Mange eldre gruer seg til at helsa ikke er god nok til å kjøre bil. Trygg Trafikk i Rogaland ønsker gradert førerkort. Bør det bli mer vanlig å trappe ned førerrettigheten?



Ingrid Lea Mæland
Distriktsleder
i Trygg Trafikk
Rogaland



Hilmar Egeli (85)
mangeårig
politiker, nå
formann i eldre-
rådet i Stavanger



<p>1 Synes du eldre bilførere bør få tilbud om et gradert førerkort den dagen helsa ikke holder til å ha ordinært førerkort?</p>	<p>Ja, jeg tror dette er noe som kan gi eldre en mulighet til kjøre bil lenger enn de ellers ville ha gjort.</p>	<p>Nei, dette er noe jeg ikke kan gå inn for. Dagens system fungerer greit, bortsett fra selve førerkortutstedelsen som burde automatiseres slik at vi slipper å oppsøke en trafikkstasjon hvert år.</p>
<p>2 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for å gi folk et gradert førerkort?</p>	<p>Folk bor spredt i Rogaland og Norge, her hos oss bruker politiet gradert førerkort relativt aktivt for at folk fortsatt skal kunne bruke bil i nærmiljøet selv når helsa ikke holder til ordinært førerkort. Det mener jeg er bra.</p>	<p>Jeg hører argumenter om at folk vil kunne kjøre lenger, men det er bare et postulat. Jeg er redd et gradert førerkort kun vil oppleves som en trussel, som vil ramme livskvaliteten til eldre som har stor nytte av å kjøre bil.</p>
<p>3 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler mot?</p>	<p>Utfordringen er å finne klare kriterier for hvor grensen går medisinsk sett. Vi ser at leger ikke har en felles praktisering av dagens regler, faren er at folk som ikke bør kjøre bil i det hele tatt får et tilbud om gradert førerkort.</p>	<p>Den store utfordringen blir å plukke ut de som skal få et slikt gradert førerkort. Hvordan skal en lege kunne mene noe om hvem som kan få et vanlig førerkort, og hvem som skal ha et begrenset?</p>
<p>4 Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?</p>	<p>Det måtte være om det viser seg vanskelig å få til klare medisinske kriterier, og de eldre opplever at et gradert førerkort kun er en begrensning og ikke noe som kan være til nytte for dem som trygge bilførere.</p>	<p>Jeg har jobbet med dette temaet i mange år, var jo selv leder av Trygg trafikks landsstyre fra 1972-80, og ser ikke noe nytt som gjør gradert førerkort mer aktuelt nå.</p>
<p>5 Hvem synes du skal avgjøre når det bør bli slutt på å kjøre bil?</p>	<p>Å miste førerkortet er veldig dramatisk. De aller fleste eldre kan selv vurdere når de skal slutte å kjøre bil, men det er noen som ikke kan det og som må få hjelp. Slik vi har organisert oss i Norge må dette i første rekke falle på fastlegen.</p>	<p>Jeg mener det er det medisinske som skal legges til grunn. Det betyr at det er legen som må avgjøre om man er skikket til å kjøre bil.</p>



OPPRYDDING VED HARDANGERBRUA

Sju firma har levert tilbud på opprydding av anleggsområdet ved Bu etter byggingen av Hardangerbrua (bildet) som åpna i fjor sommer. Budene varierer fra 8,7 til 16,6 millioner kroner. Jobben starter vinter/vår 2014. (Foto: Geir Brekke)

LANGE REISER GIR STØRRE UTSLIPP

BUSKERUDBYEN: Kongsberg, del av Buskerudbyen, skiller seg ut i Region sør med lavest gjennomsnittlig reisevolum.

Lange reiser over 20 kilometer bidrar til størst utslipp av CO₂ i Region sør. Det viser tall fra en undersøkelse om klimagassutslipp og reisevaner Cicero har utført for Statens vegvesen.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Statens vegvesen ønsket en vurdering av klimaeffekten av reisene som gjøres i Region sør. CICERO-rapporten presenterer og analyserer utslipp av klimagasser

fra de daglige reisene til befolkningen i regionen med fylkene Aust- og Vest-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud. Statistikk over folks reisevaner er hentet fra TØI-rapporten «Reisevaneundersøkelse for Region sør 2009». Utslipps-

faktorene er fra SSB brukt i NTP.

3,2 DAGLIGE REISER. Personer bosatt i Region sør gjennomførte i snitt 3,2 reiser daglig, som tilsvarte 40,6 kilometer. CO₂-utslippet fra disse reisene er 3,4 kg CO₂ pr. dag. En stor overvekt av antall reiser (69 prosent), reisevolum (81 prosent) og CO₂-utslipp (83 prosent), kommer fra bilen. Bilbruk har størst andel i alle distanse-kategorier unntatt de aller korteste reisene under 1 kilometer. Der er reiser til fots viktigst. Hovedfunnet i undersøkelsen er at det er de lengre reisene over 20 kilometer som bidrar mest, med en andel av reisevolumet på 70 prosent og andel av CO₂-utslippene i Region sør på 73 prosent. Det er små forskjeller mellom fylkene.

LAV KOLLEKTIVANDEL. I Region sør er mer

enn halvparten av alle reiser som bilfører. Fem prosent av alle reiser skjer med kollektivtransport, mesteparten bussreiser. Andelen reiser til fots eller med kollektivtransport er noe lavere i Region sør enn i landet for øvrig. Forskjellene mellom de ulike områdene i Region sør er små. Personer bosatt i Region sør reiser i snitt 40,6 kilometer om dagen, 1,7 kilometer lenger enn landsgjennomsnittet. Blant de fem fylkene i Region sør er det folk i Vestfold som reiser lengst med i snitt 42,2 kilometer daglig. Buskerudbyen, aksene Lier-Drammen-Eiker-Kongsberg, skiller seg ut med det laveste gjennomsnittlige reisevolumet på 36,5 kilometer daglig.

LANGE REISER. Totalt står reiser som bilfører eller bilpassasjer for 80 prosent av reisevolumet i Region sør, mot 75 prosent i hele landet.

MILJØ:

Mer klimabevisst

Kunnskap og interesse for klimaspørsmål er stigende blant vegvesenssatte i landets fem sørligste fylker.

Det viser en holdningsundersøkelse om klima i Region sør i 2013.

Bedre samkjøring. –Undersøkelsen gir en del interessante funn vi må merke oss, og som vi selv må ta ansvaret for, sier avdelingsdirektør ved veg- og transportavdelingen i Statens vegvesen Region sør, Tore Kaurin. Særlig interessant mener han det er at Statens vegvesen har et klart forbedringspotensial når det gjelder reise- og kursvirksomhet ved blant annet bedre tilrettelegging for muligheter til å reise kollektivt og å få flere til å kjøre sammen.

Mer aktiv ledelse. Det er også tydelig at ledelsen i etaten må være mer opptatt av dette temaet i det daglige arbeidet ute i avdelingene og seksjonene, og at lederne dermed bør gå foran ved å bli bedre rollemodeller innenfor klimaområdet, viser undersøkelsen. I tillegg gir den mange andre gode synspunkter og forslag til konkrete handlinger og mer langsiktige tiltak for å øke klimabevisstheten.

Inspirasjon. –Mitt håp og sterke ønske er at undersøkelsen kan inspir-

ere til økt innsats og bevissthet på klimafeltet, sier Kaurin. Holdningsundersøkelsen i Region sør er basert på 658 svar. Det store flertallet av disse tror det foregår klimaendringer, men at det er noe mer skepsis til om disse kun er menneskeskapte. Flertallet mente likevel at det er viktig å begrense menneskeskapte klimaendringer, men at teknologi alene trolig ikke er tilstrekkelig for å løse dette. Det må også økt kunnskap og holdningsendringer til.

FAKTA

22 millioner kroner ekstra ble bevilget til økt tilgjengelighet i kollektivtransporten ved nyttårsskiftet for tiltak i 2014.



BELØNNING VIDEREFØRES

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byene videreføres av den nye regjeringen, melder departementet. Forrige regjering ønsket i NTP 2014-2023 å endre retningslinjene fra 1. januar 2014. Avtaleperiodene på fire år utvides dermed ikke. (Foto: Kjell Wold)



Reiser til fots, sykkel, kollektivtransport eller fly er noe lavere i Region sør enn i landet som helhet. Selv om over halvparten (53 prosent) av alle daglige reiser i Region sør er kortere enn fem kilometer og lengre reiser enn 20 kilometer kun utgjør 16 prosent av det totale antallet daglige reiser, står de lange reisene (over 20 km) likevel for hele 70 prosent av den samlede daglige reisedistansen. Kortere reiser enn fem kilometer utgjør bare åtte prosent av den samlede reiselengden daglig.

TETTE BYER. – Et typisk trekk for vår region er at vi har mange små byer som ligger som «perler på en snor» langs kysten i tillegg til tre byområder hvor det jobbes med «Bymiljøavtaler» Avstanden mellom byene er ikke store, men i størrelsesorden

20 kilometer og mange reiser mellom byene fordi mange bor i en by og jobber i en annen. Avstanden innenfor disse byområdene er korte (noen få km).

– Ut ifra denne rapporten vil det være interessant å se nærmere på kollektivsystemet mellom byene for å redusere CO₂-utslipp, sier avdelingsdirektør ved veg og transportavdelingen i Region sør, Tore Kaurin. Han mener de korte reisene internt i byene også er viktige, men bør kanskje erstattes av sykkel og gange.

Dette vil føre til bedre folkehelse, mer liv i byområdene og det vil frigjøre kapasitet på vegene for de som har behov for bilen. Et interessant oppfølgingsspørsmål til denne undersøkelsen er hvilke typer reiser som lettest vil la seg erstatte med kollektiv, sykkel eller gange. ■

TEKST OG FOTO KJELL WOLD



UTENRIKS:

VERDEN RUNDT

Danmark firedobler

bruken av ambulerende fotobokser i år. Målet er å redusere antallet drepte i trafikken. I fjor omkom 185 mennesker, men Danmark opplevde (som Norge) en øking fra året før da 167 mennesker omkom. Målet er å komme ned på 120 drepte innen 2020 og som et viktig tiltak økes fartskontroller. Antallet fotobiler økes fra 25 til 100 i løpet av året, og i tillegg skal det settes opp flere faste fotobokser. For å hindre at fotobilene oppleves som pengemaskiner, har rikspolitsjefen bestemt at bøteleggingen ikke skal være et resultatmål for politimestrene.



Vegprising

støttes nå av et flertall av danskene, viser en spørreundersøkelse foretatt av det danske nettstedet alltinget.dk. 52 prosent av de spurte mener vegprising er en god ide og er altså positive til å legge om bilavgiftene slik at man betaler avhengig av hvor mye man kjører på vegene. En fjerdedel av de spurte går i mot. Regjeringen er skeptisk fordi den mener teknologien fortsatt er for usikker. I 2013 betalte danske bilister inn nesten 44 milliarder kroner i bilrelaterte avgifter, drøye 27 milliarder i registreringsavgifter/eieravgifter som kan erstattes av vegprising.

Veggrepet

på vått føre minsker når dekk slites, og dermed øker faren for vannplaning. Slik har det i alle fall vært til nå. Nå har nemlig dekksselskapet Michelin utviklet et dekk som beholder veggrepet minst 100 000 km. En ny gummiblanding gjør sitt, men viktigst er en ny geometrisk form som gjør at mønsterbredden øker når dybden går ned, samt nye riller som dukker opp etter hvert som dekket blir slitt. Dekket ble presentert på bilutstillingen i Detroit i januar, og skal selges fra våren av.

Sverige

har vært skeptisk til å forby håndholdt mobiltelefonbruk for bilførere, men innførte i desember en bestemmelse om at bruk av mobiltelefon og annet kommunikasjonsutstyr ikke må ramme fremføringen av bilen. Nå har de to første bilførerne fått bøter på 1500 kroner. I begge tilfeller observerte politiet vinglete kjøring.

(foto Knut Opeide)



Bilbruken

øker ikke lenger blant unge voksne i verdens ledende økonomier, viser en rapport fra OECDs International Transport Forum (ITF). Trenden er den samme i USA, Storbritannia, Frankrike, Japan, Belgia, Tyskland, Nederland og endog Australia. I Storbritannia reiser en gjennomsnittsvoksen 11.100 kilometer i 2012, fire prosent mindre enn 15 år tidligere. En forklaring er økte bensinpriser, en annen at flere møtes via sosiale medier.

Amerikanske

vegmyndigheter gjennomfører nå informasjonskampanjer i delstatene Colorado og Washington for å advare mot bruk av marihuana i trafikken. De to delstatene bestemte i fjor å legalisere voksnes bruk av små mengder dop, nå bruker Colorado alene nærmere en halv million dollar på en kampanje som forteller at reduserte førerferdigheter straffes like hardt om dette skyldes marihuana eller alkohol. Delstaten har vedtatt en lov som setter en fast grense for cannabis-rus.

Kinas bilpark

så tett oppunder 22 millioner nyregistreringer i 2013, 14 prosent flere enn i 2012. I 2009 overtok Kina som verdens største bilmarked foran USA som i fjor hadde 15,6 millioner nyregistrerte biler. Europa endte med 11,5 millioner nye biler i 2013, en tilbakegang på nesten to prosent fra 2012. 142.151 av disse ble registrert i Norge, en fremgang på tre prosent.

(foto Knut Opeide)



Infravasjon

eller «Infrastructure Innovation» er et nytt internasjonalt FoU-program som er i ferd med å startes opp etter initiativ fra EU-kommisjonen. Samtidig starter «Horizon 2020», et nytt FoU-program under EUs nye rammeprogram. EU vil de kommende årene satse på temaer som trengselshåndtering, renere og bedre forstadsmobilitet, intelligente transportsystemer, europeisk FOU-samarbeid og bedret innovasjon i transportindustrien.



FIRE VIL BYGGE E18-ETAPPE

Fire entreprenører ga bud på bygging av sju kilometer fire felts E18 mellom Bommestad og Sky i Larvik kommune i Vestfold. Strekingen omfatter to tunneler på 2,8 og 1,3 kilometer og 2,9 kilometer veg i dagen. Farrisbrua er eget prosjekt. Budene varierer fra 1,569 til 1,681 milliarder kroner. (Foto: Kjell Wold)



SKAL FEIE SNØ AV VEGEN

BØRSTER VEG: Salgssjef Erik Abrahamsen (t.v.) og daglig leder og eier Thor Arve Øveraasen viser frem børstene som skal feie snø og slaps av vegen.

– Det er fullt mulig å redusere vegsaltingen om entreprenørene får et pålegg fra Statens vegvesen om å fjerne snøen mekanisk, sier Thor Arve Øveraasen eier av Øveraaasen AS i Gjøvik.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Neste måned lanserer selskapet en ny børstemaskin til bruk på norske veger. Ved Vegvesenets vintervedlikeholdskonferanse ved Hunderfossen 11.-13. februar presenterer selskapet en helt ny vegvedlikeholdsteknologi som fjerner snø i fire trinn. Maskinen består av en ny plog som er gitt navnet Odin og en tilhenger

med børsteutstyr og spredeutstyr, gitt navnet Balder.

Det er ikke tilfeldig, navnene skal fortelle at maskinene er like sterke som de gamle norrøne guder.

TEMPO. Ifølge selskapet børster maskinen snø og is av vegen effektivt i en hastighet på opptil 60 km/t, det vil si like raskt som man normalt brøyter en veg.

– Det er lenge siden vi første gang gjorde for forsøk med børstemaskiner og vi har bygget maskinen som nå brukes med godt resultat ved Ålesund. Men den maskinen vi nå lanserer har langt høyere kjørehastighet og gjør den langt mer anvendelig på norske veger, sier Øveraasen.

Det er over 90 år siden hans bestefar konstruerte og bygde den første snøplogen for montering på biler. Siden har snøplogene vært en fast del av produksjonen. I tillegg sto Gjøvikselskapet gjennom mange år for mye av teknologiutviklingen for tyngre snøryddingsutstyr i Norge, deriblant fresere som brukes over fjellovergangene.

MARKEDSLEDENDE. De beltegående freserne er nå 35 år gamle. De siste 15-20 årene har Øveraasen satsset tungt på snøryddingsutstyr for flyplasser og blitt markedsledende i verden på store sope/blåsemaskiner. Tyskland, England, Norge, Kina og USA tar det meste, blant annet bruker alle New York-flyplassene maskiner satt sammen i Gjøvik.

Et viktig moment for flyplassene er rask rydding.

– Det hjalp veldig på interessen da vi kom med utstyr som kunne redusere brøytetiden og dermed stengetiden på en flyplass fra halvannen time til 10-12 minutter, sier Thor

Arve Øveraasen.

Nå er det denne teknologien som overføres til veg. Men også den nye børstemaskinen krever at det meste av snøen er fjernet før børsten farer over vegbanen.

SNØ AV VEGEN. – Skal entreprenørene få til sort veg med minimal saltbruk, må de få bort snø og slaps fra vegen, sier nyansatt salgssjef Erik Abrahamsen.

En ordinær plog etterlater gjerne 1-2cm snøslaps og så må det legges ut salt for å hindre at dette kjøres til en hard isflate av annen trafikk.

Den nye plogen «Odin» består av to separate plogblader. Først måker et ordinært brøyteskjær snøen til en side. Så følger et lamellskjær med 18centimeter brede fjærbelastede «labber» som følger vegbanen og virker mye som en slikkepott. Disse er spesielt effektive på sporslitte veger.

Den roterende børsten med en diameter på cirka en meter er altså tredje trinn. Børsten kan minne om en piasavakost, bare betydelig raskere. Rotoren er hengt opp på en spesiell måte slik at det ikke oppstår ubalanse når børsten roterer i stor hastighet, opp mot 1000 omdreininger i minuttet.

Rotoren er i prinsippet den samme som på flyplassmaskinen, bare redusert til en kjørebanes bredde, og drives av en egen motor.

FAKTA

70 Av landets kommuner er helt uten vegadresse. Verst stilt er fylkene Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, melder Kartverket.



NYE OPNINGSTIDER

Sprengningsarbeida i Stavenestunnelen er avslutta og det er nye opningstider med kolonnekjøring heile natta. Det er og kolonne i Dalseidtunnelen om natta. På dagtid er tunnelane på E16 i Vaksdal kommune i Hordaland opne. Arbeidet er ferdig til sommaren. (Foto: Statens vegvesen)



Maskinen vi nå lanserer har langt høyere kjørehastighet.
Thor Arve Øveraasen

Det fjerde trinnet er spredeutstyr for saltløsning hentet fra brøytebilen, automatisk/GPS-styrt for enkel bruk, rapportering og dokumentering.

Maskinen som nå er under bygging henger etter en ordinær vedlikeholdslaste-

bil, men kan godt bygges som en komplett maskin.

– Men da blir den betydelig dyrere. Vi er opptatt av å bygge enkelt og kraftig, ikke så spesiell at den blir for dyr for Vegvesenet og for entreprenørene, sier Øveraasen. ■

Fagdager om vinterdrift

Hovedfokus blir på myke trafikanter og vinterdrift generelt når Statens vegvesen inviterer til faglige vinterdager for byggherrer, entreprenører, utstyrsleverandører og konsulenter 11.-13. februar. Arrangementet er lagt til Hunderfossen og Hafjell, åpningen blir ved Vegmuseet gjennom en kortesje med gamle og nye vinterdriftsmaskiner. Gjennom foredrag og praktiske demonstrasjoner skal deltakerne få oppleve hvilke utfordringer ulike brukergrupper møter på vinterføre, og se hva slags utstyr som finnes for å drifte forskjellige vegger om vinteren.

Også denne gangen vil Bransjenettverk for vinterdrift dele ut vinterpris for ekstra stor innsats for å forbedre vinterdriften. Den er gitt to ganger tidligere til Per Brandli (t.v) og Tor Wiggo Olsen.



BRUFORSKING:



FORSKNINGSPROSJEKT: Førsteamanuensis Anders Rønquist ved NTNU er engasjert i forskningsprosjektet på Hardangerbrua. Her under montering av utstyret på brua.

Bruforskning i Hardanger

Statens vegvesen er no i gang med eit forskingsprosjekt om «livet» til Hardangerbrua, som den lengste hengebrua i Norge, og den tiande lengste i verda.

TEKST OG FOTO GEIR BREKKE

løpet av ein periode fram mot jul 2013 har teknologar frå NTNU i Trondheim plassert måleinstrument inne i brukassen. Det er Institutt for konstruksjonsteknikk som gjennomfører forskingsprosjektet.

VIL PÅGÅ 5-8 ÅR. Instrumenta skal registrere bevegelsar i kassen. Det er montert ni målepunkt i hovudspennet på Hardangerbrua. Det er dessutan montert vindmålarar på hengestengane og GPS-sendarar som overfører måledata til forskarane. Prosjektet er venta å pågå i 5-8 års tid. Bakgrunnen for prosjektet er å få testa ut dei berekningsmodellane Statens vegvesen brukar for korleis sterke vindkrefter påverkar store hengebruer. Det har som kjent vore gjort omfattande testar i vindtunnel under projektera av Hardangerbrua. Brua er konstruert for å tola det doble av ein såkalla hundreårsvind. Forskningsprosjektet på Hardangerbrua vil kunne gi ei vidareutvikling av berekningsmodellane for store hengebruer.

NOKO STENGING. Til no denne vinteren har Hardangerbrua vore stengt totalt drøye fire timar på grunn av for sterk vind. Dette skjedde natt til søndag 1. desember og litt ut på føremiddagen. Den lengste stengeperioden var 18 minutt denne dagen. Siste stenging var frå natt til fredag 17. januar og fram til laurdag 18. januar i 18-tida. Det fleste av

dei tilsaman 22 stengeperiodane desse to dagane var på 10 minutt – den lengste var på 20 minutt, viser loggen for vegtrafikksentralen til Statens vegvesen i Bergen. Men det har vore mange dagar med sterk vind på Vestlandet så langt i vinter, også i Hardanger. Andre hengebruer på Vestlandet har også hatt stengingar hausten 2013 og januar 2014.

FRAMTIDSNYTE. Funna i dette forskingsprosjektet vil vere til nytte ved berekningar av framtidige, store hengebruer i Norge. Prosjektet Ferjefri E39 vil kunne gjere bruk av funna frå Hardangerbrua. Statens vegvesen Region vest har sitt eige ferjefri-prosjekt, som finansierer det opplegget som NTNU no er i gang med i Hardanger.

På Hardangerbrua står det elles att noko målararbeid på undersida av stål-kassen, som vil pågå framover våren. Noko utvendig arbeid på kablane skal også gjerast til våren. Den danske elektroentreprenøren KBElectrotech gjekk som kjent konkurs i oktober 2013. På Hardangerbrua er det berre mindre arbeid som står att. Restarbeidet er no i gang att, etter avtale med det danske konkursbuet. Dei opplyser at dei skal vere ferdige i april 2014. Det blir vidare eigen entrepris for opprydding av anleggsområdet på sørsida av fjorden, på Bu. Her er det kome inn sju tilbod på oppdraget. Planen er at arbeidet tek til i februar og vil vere avslutta i juni 2014. ■



NLF VELGER FEFAST

– Valg av trasé for E39 må baseres på noen enkle krav til utforming av stamveier i tillegg til nytte for næringslivet, sier NLF fylkesleder Nils Anders Larsen. – NLF sentralt har ikke bestemt seg ennå, men lokalavdelingen har uansett stor påvirkning i denne saken, sier administrerende direktør i Norges Lastebileier Forbund, Geir Mo (bildet) til MøreNytt. Fylkeslederen er forundret over at næringslivet og brukerne blir holdt på armlengdes avstand og ikke var invitert til et møte. (Arkivfoto: Kjell Wold)



SPENTE PÅ UTBYGGINGSSKAPET

Fagforeningene i Statens vegvesen følger spent med på arbeidet med å planlegge et nytt utbyggingselskap som nå er i startgropa.

TEKST KJELL WOLD ILL. FOTO HÅKON AURLIEN

Forbundet for ledelse og teknikk (FLT) i Statens vegvesen har tatt direkte kontakt med Samferdselsdepartementet for å bli informert om prosessen framover.

ØNSKER MØTE. – Vi har invitert oss til dialog med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet for å gi våre innspill.

Vi jobber nå med å få til et møte. Det er viktig at vi er i tett dialog med politisk ledelse i en slik sak. Departementet har takket for interessen, og sagt de vil komme tilbake til et eventuelt møte på et senere tidspunkt når prosessen er kommet noe lenger enn i dag, sier leder i FLT, Statens vegvesen, Alf Edvard Masternes.

FLT synes det er veldig positivt at

ledelsen i Statens vegvesen alt er i gang med jevnlig møter med departementet.

– Vi regner med å bli orientert i hovedavtalemøtene vi har med etatsledelsen fire ganger i halvåret. Vi håper og tror på tett dialog med organisasjonene underveis, og synes det er veldig positivt at både departementet og dets politiske ledelse ser ut til å ta seg tilstrekkelig tid med utrednings- og planleggingsarbeidet og ikke gå for fort fram i prosessen, sier Masternes.

TEKNA FORNØYD SÅ LANGT. – Vi har inn-



Alf Edvard Masternes (FLT)

trykk av at vi tillitsvalgte er godt oppdatert, uten at det foreligger mye konkret. Signalene vi får via ledelsen, er at det sannsynligvis blir nokså begrenset omfang på selskapsdannelsen. Vi er i prinsippet positive til formålet og til fornyelse/ending, men har betenkeligheter dersom rest-Vegvesenet, kjernevirksomhet/forvaltning blir svekket av tiltaket, ved at det nye selskapet får friere rammer (les: lønn) ved rekruttering. Da bør også rest-Vegvesenet få bedre vilkår. Transportetatene sliter alvorlig med kompetanse/rekruttering, sier leder i TEKNA i Statens vegvesen, Karl Sigurd Fredriksen.

TEKNA tar som utgangspunkt at det kan skje mer, og har i første omgang lagt opp til et møte 19. mars på Gardermoen for alle sine tillitsvalgte.

– Der er det invitert diverse bidragsytere for å oppgradere oss på aktuelle selskapsformer i staten, vegdirektøren er med,

DRIFT- OG VEDLIKEHOLD:

– Er veien stengt?

Klokken har passert 22.00. Mesta-gjengen er klar til vaskeoppdrag i Nygårdstunnelen i Bergen. Vegen stenges, men det går bare et par minutter før første bil kjører forbi alle sperringer og inn i arbeidsområdet.

– Typisk, sukker vegarbeiderne. De rister på hodet og avventer hva bilføreren vil gjøre. Prosjektleder Katrine Løno Lahlum i Statens vegvesen følger spent med. Hun er ute for å observere fenomenet.

– Vi har alt for mange slike hendelser, slår hun fast.

Første bilfører forbi sperringene blir en smule flau over situasjonen. Før noen rekker å reagere har varebilen tatt seg over refugen til motgående kjørefelt og forsvunnet i motsatt retning.

SENDES VIDERE. Det går ikke mange minuttene før neste bil står i munningen

på tunnelen. Bilføreren aner uråd når han ser fire store Mesta-biler i tunnelåpningen. Noe forvirret stanser mannen opp, parkerer bilen og går mot vegarbeiderne.

–Jeg trodde stengingen gjaldt til Sotra, sier bilføreren. Sotra er et av målene som er skiltet på strekningen. Formann Knut Eidsnes forklarer hvordan bilføreren skal komme seg videre. Han sender mannen gjennom den stengte tunnelen, med strenge formaninger om å kjøre svært forsiktig.

–Vi kan ikke sende bilene tilbake. Da vil de komme ut på det åpne vegen i feil retning. Tenk om det oppstod en ulykke på grunn av det? Tross alt er det da tryggere

å la bilen fortsette i riktig retning, mener Eidsnes.

RAPPORTERES. Før prosjektleder Lahlum forlot området denne kvelden har ennå en bil oversett omskiltningen. Pluss en ambulanse under utrykning, men den har lov til å ta seg gjennom arbeidsområdet. For å forsikre seg om at bilistene blir varslet om at vegen er stengt kjører Lahlum rundt for å kontrollere. Bilistene kommer inn i tunnelen fra tre retninger. Etter å ha sjekket alle tre påkjøringene kan hun konstatere at det som skal markere at tunnelen er stengt virker som det skal.

– For oss som byggherre er det ugreit å

FAKTA

33

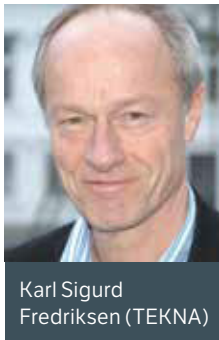
kommuner av landets godt over 400 kommuner er de eneste der samtlige innbyggere har en egen vegadresse, i følge Kartverket.



STENGER BOMSTASJONER

31. januar stanser bompengeneinnkrevningen på nye og gamle rv. 4 mellom Raufoss og Hundalen i Oppland. Bompengestasjonene har delfinansiert byggingen av den 13 km lange vegen som ble åpnet sommeren 2006 og skulle uansett vært nedlagt i år. Stortinget har bevilget 500 mill. kr til å avslutte innkrevningen på fire bompengeprojekter nå, i tillegg rv 9 i Setesdalen, rv. 5 Fatlaberget i Sogn og Fjordane og E39 Astad-Knutset i Møre og Romsdal. (Foto: Kjell Wold)

samt toppledere fra et par større entreprenører og konsulenter. Leder og nestleder i NITO Statens vegvesen samt leder i Akademikerne Statens vegvesen er invitert. Vi har fått bekreftet at statssekretær Bård Hoksrud kommer til vårt møte 19. mars, mens Kommunal- og Moderniseringsdepartementet har skuffet med å «ikke ha anledning», sier Fredriksen.



Karl Sigurd Fredriksen (TEKNA)

NITO AVVENTER. – NITO hadde alt for to måneder siden Bård Hoksrud på en konferanse i sakens anledning, og jeg har også snakket med ham senere. Vi vet ikke så veldig mye om hvordan dette blir ennå. Vi har hatt folk fra departementet som innledere ved noen anledninger, men slik jeg forstår det så er dette foreløpig veldig «prematert» og de vet ikke helt hva de vil, bortsett fra å skaffe finansiering. Regner med at ting vil materialisere seg i løpet av de nærmeste månedene. Før vi vet noe mer er det vanskelig å mene veldig mye. Slik jeg forstår det er det stort sett vi i Vegvesenet som jobber med saken nå og det er jo relativt trygghende, sier NITO-leder i Vegvesenet, Siw Tyldum.



Siw Tyldum (NITO)

– Vegdirektøren har muntlig informert om sine tanker ut fra hva han vet/tenker seg til. Vi vet lite om møtene mellom Vegvesenet og departementet, eller etatens totale involvering i prosessen. Foreløpig er det så vagt at ting har vært greit, men jeg antar at vi tar opp hvordan involverin-

gen skal være på neste hovedavtalemøte i februar, sier Tyldum.

NTL OG NAF SPENTE.

–Det eneste NTL er sikre på er at politisk ledelse i Samferdselsdepartementet har uttalt offentlig at de er svært usikre på hvordan de skal bygge opp dette selskapet, hvordan det skal finansieres og organiseres. NTL er derfor foreløpig avventende. Vi forutsetter imidlertid god dialog underveis i prosessen, og at statsråden vil lytte til råd både fra vegdirektør og tillitsvalgte, selv om vi til slutt må akseptere de politiske beslutninger som etter hvert tas, sier leder i NTL Veg, Kåre Herland.



Kåre Herland (NTL)

– Vi kan også opplyse om at vi har vært representert på flere samlinger der både statsråd i Samferdselsdepartementet eller en av hans statssekretærer har vært til stede og informert, men det har vært lite konkret som har kommet frem om dette «selskapet» til nå. Vi får også besøk av Bård Hoksrud på en samling i mars, der vi kommer til å be om mer informasjon om «selskapet» og vi vil komme med våre tanker rundt dette, sier Herland.



Olav Tisjø (NAF)

Olav Tisjø i Norsk Arbeidsmandsforbund (NAF) Statens vegvesen, sier at foreningen også er spent på hva dette vil bringe.

– Vi vet veldig lite om hva dette innebærer. Statens vegvesen har jo til nå stått for dette, så hva dette vil si for våre dyktige medarbeidere i etaten er og også uvisst. Vi forventer at samferdselsministeren og vegdirektøren orienterer oss underveis, og at vi kan komme med innspill, sier Tisjø. ■

”Det er veldig positivt at både departementet og dets politiske ledelse ser ut til å ta seg tilstrekkelig tid med utrednings- og planleggingsarbeidet.

Alf Edvard Masternes, leder FLT

TEKST OG FOTO HELGE RONG

vite at vegarbeiderne ikke kan jobbe trygt. Slik skal det ikke være, konkluderer Lahlum.

MØRKETALL. Statens vegvesen registrerer alle uønskede hendelser i et eget system. I 2013 er det, bare i Hordaland, meldt inn ti tilfeller der kjøretøy har kjørt inn i stengte tunneler. I minst ett tilfelle har bilfører flyttet sperremateriell for å kunne kjøre inn i tunnelen. Trolig er tallet høyere fordi ikke alt blir rapportert. Hvor mange kjøretøy det er snakk om er uklart, da rapporteringen går på hendelsen i seg selv.



OPPGITTE: Prosjektleder Katrine Løno Lahlum er oppgitt over at så mange overser at vegen er stengt.

REVISJON:



PÅ VEGMUSEET: Tre fornøyde HMS-revisorer på Vegmuseet: Inger Helene Grøstad, Arild Kristoffersen og Gerd Aase fra Vegdirektoratet.

Revisorene kommer

I løpet av året skal mange av Vegvesenets revisorer sjekke om det er orden i sysakene. Revisjoner er et viktig verktøy i Vegvesenets forbedringsarbeid.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Knut A. Skjær har ansvar for å få gjennomført kvalitets- og HMS-revisjoner i Statens vegvesen. Han forteller at regionene og Vegdirektoratet skal ha minimum seks kvalitetsrevisjoner i løpet av året, og seks områder skal under lupen: – Det skal være revisjon av teknisk kvalitet og sikkerhet- helse og arbeidsmiljøplaner på byggherresida, brannforebyggende arbeid, internt HMS-arbeid, prøvekjennermerker og innbytte av utenlandske førerkort. Det bør være et par revisjoner i hvert fylke. I tillegg skal regionene kjøre egne revisjoner der det er behov, sier Skjær.

TERRENG OG KART MÅ PASSE. – Revisjoner er viktige for å se som kart og terreng passer. Føringerne må følges så vi når HMS-målene våre om for eksempel sykefravær og arbeidsulykker, påpeker Arild Kristoffersen i Statens vegvesen. Han jobber med HMS-revisjoner, og var sammen med et par kolleger på revisjon på Vegmuseet rett før jul. Vegmuseet har mange besøkende og maskiner med alt det medfører og er følgelig litt spesielle. Noen av de ansatte ble intervjuet om arbeidsoppgavene og hvordan ting fungerte.

– Dette er også gjensidig læring. Vi får et godt innblikk og kommer med råd og vink til hvordan ting kan løses. Samtidig får vi innspill til ting som bør endres, sier Kristoffersen.

OPPSUMMERING. – Husk at vi er her for å hjelpe dere. Vi har aldri vært på en revisjon uten at det har vært noe å sette fingeren på, beroliger revisoren dagen derpå intervjuene.

Punkt for punkt går han gjennom

funn. Han kan blant annet krysse av for at det er referat fra alle møter, at HMS er fast punkt på agendaen, uønskede hendelser er registrert og vernerunder med tiltaksplan er på plass. Men det er også et par minuser: Kvalitetssystemet er enten ikke kjent eller ikke tatt i bruk.

– Disse avvikene skal vi nok få i land, vi vil jo hele tida bli bedre. Det vi har fått høre stemmer med eget bilde, og jeg ser at det er ting vi ikke har vært nok opp-tatt av, sier Randi Tone Skjelsvold. Hun representerte museets ledelsen denne dagen.

Når en HMS-revisjon er ferdig får lederen en rapport med avvik – som partene er enige om. Tiltaksplanen følges opp av leder med resultatansvar.

KRAV I ARBEJDSMILJØLOVEN. – Vi har så lett for å si at arbeidsgiver har ansvar for alt. Men i Arbeidsmiljøloven står det at arbeidstaker har plikt til å bidra til et godt og sikkert arbeidsmiljø. Det betyr både å følge arbeidsgivers føringer og å si fra om feil, påpeker Kristoffersen.

Han sier det som svikter mest er at det er for liten systematikk og dokumentasjon av det som gjøres.

Arbeidstilsynet kan også komme uanmeldt. For et par år siden kom de for eksempel for å sjekke om Vegmuseet hadde et systematisk HMS-arbeid. ■

”Vi har så lett for å si at arbeidsgiver har ansvar for alt.

Arild Kristoffersen



NY VEG VED FLESLAND

Vegsystemet ved Flesland flyplass (bildet) utenfor Bergen er lagt om. 15. januar ble ny fylkesveg 176 Lilandsvegen åpnet. Innkjøringen til flyplassen ble lagt om i fjor høst. Nå er fv. 176 også åpnet i ny trase. (Arkivfoto: Knut Opeide)

KRONIKK:

”På verdensbasis dør det cirka 1,2 millioner mennesker i veitrafikkulykker hvert år.

Av **Anne Bergh, Asbjørg S. Christophersen, Hallvard Gjerde, Ingebjørg Gustavsen, Jørg Mørland, Per Trygve Normann og Vigdis Vindenes** Nasjonalt folkehelseinstitutt

TRAFIKKULYKKER SOM GLOBALT FOLKEHELSEPROBLEM

Veitrafikkulykker i lavinntektsland er et voksende folkehelseproblem. Med hensyn til antall drepte og antall som får langvarig funksjonshemming på verdensbasis kan det faktisk likestilles med infeksjonssykdommene. Likevel gis det liten støtte til trafikkprosjekter i land som mottar norsk bistand, noe blant andre Trafikkøkonomisk Institutt (TØI) har uttrykt sin bekymring for. Dette er en bekymring vi deler.

Hva slags bistand trenger så et lavinntektsland for å bekjempe trafikkulykker? Situasjonen varierer naturlig nok fra land til land. Likevel har mange av dem en ting til felles – de mangler gode data og årsaksanalyser som grunnlag for å sette inn de riktige tiltakene.

På verdensbasis dør det cirka 1,2 millioner mennesker i veitrafikkulykker hvert år, og veitrafikkulykker er den viktigste dødsårsaken i aldersgruppen 15 – 29 år. Over 90 prosent av dødsulykkene skjer i lav- og mellominntektsland. I tillegg til de drepte blir mellom 20 og 50 millioner skadet. I høynntektsland, som Norge, EU og USA, har antall dødsulykker per år gått ned de siste tiårene, mens det i lav- og mellominntektsland ses en kraftig økning.

Dersom denne trenden fortsetter, vil 2,4 millioner mennesker bli drept i trafikkulykker i 2030, og slike ulykker vil da utgjøre den femte viktigste dødsårsaken på verdensbasis. Allerede nå dør det flere i trafikkulykker enn av malaria (0,66 millioner i 2011), og antall trafikkdrepte er nesten på samme nivå som antall tuberkulose-dødsfall (1,4 millioner i 2011). Med hensyn til tapt livskvalitet grunnet ettervirkninger og redusert funksjonsevne rangerer trafikkulykker allerede i dag foran tuberkulose.



90 PROSENT AV TRAFIKKDØDSULYKKER: Artikkelforfatterne peker på at over 90 prosent av verdens 1,2 millioner trafikkdødsulykker skjer i lav- og mellominntektsland. Norge har et ansvar for å bidra til bekjempelsen av de enorme dødstillene, mener forfatterne. (Arkivfoto: Gunnar Lotsberg)

De viktigste årsakene til alvorlige trafikkulykker er for høy fart, rusmiddelbruk (spesielt alkohol) og manglende bruk av setebelte eller motorsykkelhjelm. Ofte ses en kombinasjon av disse faktorene. På verdensbasis kan man anta at omtrent hvert tredje trafikkdødsfall er relatert til promillekjøring. I enkelte afrikanske land ligger tallet på 60 prosent eller mer. For de aller fleste landene er imidlertid kartleggingen av årsaksforholdene dårlig eller totalt fraværende.

Noen tankevekkende tall foreligger imidlertid. I Ghana viste en undersøkelse at 5,5 prosent av bilførere i normaltrafikk kjørte med en promille over 0,8. I Norge er det mindre enn 0,1 prosent av bilførere i trafikken som har så høy promille. Denne forskjellen skyldes ulikheter i lovgivning, håndhevelse av lovgivningen, straffenivå,

og ikke minst i befolkningens holdninger. Befolkningens akseptansenivå for kjøring etter å ha drukket alkohol kan henge sammen med kunnskapsnivået om årsaker til trafikkulykker, som er svært lavt i en del land, også blant politikere. Dette skyldes igjen hovedsakelig manglende kartlegging og informasjon om årsaksforhold.

Norge er kommet et godt stykke på vei når det gjelder kunnskap om og holdninger til alkoholpåvirket kjøring. Men det er også andre rusmidler som påvirker kjøreferdighetene. Kartlegging har vist at det er langt større forekomst av narkotika- og legemiddelpåvirkning enn alkoholpåvirkning blant norske bilister. Slike rusgivende midler, enten alene eller sammen med alkohol, er funnet i cirka to tredjedeler av prøvene fra trafikkdrepte bilførere i ulykker. Norge har et lavt og fallende

antall trafikkdrepte, sett i forhold til innbyggertallet blant de laveste i verden, men kartlegging viser at rus som ulykkesårsak forekommer alt for ofte. Dette har blant annet ledet til en endring av veitrafikkloven i 2012 med innføring av bestemmelser som i stor grad likestiller kjøring i rus som følge av andre rusmidler med kjøring i alkoholrus.

Rusmiddelbruk vil variere mellom ulike land, men det er lite som tyder på at kunnskap og erfaring fra Norge og høynntektslandene ikke også er relevante for lavinntektsland. Imidlertid er det helt nødvendig med kunnskap om lokale forhold. Trafikksikkerhetstiltak og lovgivning må tilpasses nasjonalt.

Det er bred internasjonal enighet om at høynntektsland må ta større ansvar for å hjelpe lavinntektsland med kartlegging av ulykkesårsaker og informasjon om risiko ved bruk av rusmidler kombinert med bilkjøring. Dette arbeidet er startet, men det krever ressurser og ikke minst faglig samarbeid på tvers av land og kontinenter. Å gjennomføre programmer for å kartlegge rusmiddelbruk blant trafikanter, konsekvenser for trafikksikkerheten og utarbeide forslag til tiltak, er noe norske forskere innen folkehelse, rus- og trafikkfeltet har lang erfaring med. Norge har internasjonal anerkjennelse på feltet som strekker seg helt tilbake til 1936, da vi som første land i verden innførte en fast promillegrense.

Trafikkulykker er et økende globalt folkehelseproblem. Norge har derfor etter vår mening et ansvar for å bidra til en global dugnad for å bekjempe rusmiddelpåvirket kjøring. Potensialet er stort: Relativt små beløp kan gi stor helsegevinst, en gevinst som vil bli størst i landene som trenger den mest. ■

Forutsigbar veistandard

Norsk veistandard bør være forutsigbar og sikre alle innbyggere et like godt tilbud uansett hvor i landet man bor. Da trengs bindende minstestandarder for drift og vedlikehold av offentlige veier. Til daglig vil veibrukerne ha både gode og mindre gode veiopplevelser uansett hvor i landet de ferdes. Det er store behov for oppgradering og vedlikehold av veinettet i alle fylker og alle landsdeler. Utfordringene vil imidlertid

varierte. Mens kystfylkene har stort behov for vedlikehold av bruer og tunneler, har innlandsfylker problemer knyttet til trafikksikkerhet. Mens hovedveiene på Østlandet har blitt vesentlig mer trygge og effektive de senere årene, har hovedveien langs kysten svært lav standard og mange store utfordringer.

MINSTESTANDARD. Offentlige veier i Norge forfaller mer for hvert år. Det vil koste 70-110 milliarder kroner å fjerne forfallet på norske riks- og fylkesveier. Regjeringen har som mål å redusere forfallet i NTP-planperioden 2014-2023, og myndighetene mener forfallet på sikt må fjernes.

Vi mener ingen av delene er godt nok. For å sikre et likeverdig tjenestetilbud må det innføres bindende minstestandarder for drift og vedlikehold av offentlige veier. Det vil sikre at veiene både rustes opp og oppgraderes, og at standarden ivaretas for kommende generasjoner. Drift og vedlikehold av offentlige veier vil på den måten unngå å være prisgitt varierende politiske preferanser og prioriteringer. Det er fornuftig veiforvaltning fordi konsekvensene av manglende vedlikehold er svært alvorlige.

HOVEDVEIER. Vi mener norske hovedveier bør sikre effektiv, moderne og sikker

forbindelse mellom våre landsdeler og største byer. Vi tar til orde for at det bygges hovedveier på nivå med våre naboland og anbefaler at investeringsmidlene konsentreres og samles i færre, store prosjekter. I dag er det planlagt eller på gang et 50-talls mindre prosjekter over hele landet. Det vil sikre effektiv planlegging og framdrift og lavere byggekostnader å samle investeringsmidlene i få store prosjekter som prioriteres ut fra nasjonale kriterier som lønnsomhet og samfunnsutvikling.

HVERDAGSVEIER. Regionale og lokale veier har andre funksjoner enn hovedveinettet. Regionale veier skal knytte mindre

FAKTA

4

bud er gitt på vedlikehold av betongbruer i Region midt de neste to årene. Fem bud på stålbruene. De fleste budene er fra rundt 20 til 30 millioner kroner.



NY E134 NÆRMERE START

Ny E134 gjennom Kongsberg mellom Damåsen og Saggrenda(-bildet) rykker nærmere start. Representanter fra Kongsberg var i møte med samferdselsdepartementet i januar og fikk løfter om at 260 millioner kroner som mangler skal på plass, i følge Laagensdalsposten. (Arkivfoto: Kjell Wold)

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

„Jeg ser virkelig fram til å delta og treffe både gode kolleger og alle andre som er sentrale for våre vinterveger.



FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Vegdirektør:
Terje Moe Gustavsen

FEIRINGEN ER I GANG!

Søndag 12. januar 2014 startet «Jubileumsstafetten – til Lillehammer på 150 dager, på 150 måter, på 150 steder».

Målet er selvsagt Vegmuseet på Lillehammer og hovedmarkeringene av vårt 150-årsjubileum i juni.

Veger og trafikk er mye eldre enn 150 år, men det var i 1864 at Statens vegvesen ble samlet til én landsomfattende etat – jubileumsstafetten symboliserer samlingen av etaten 150 år etter.

Stafetten starten i Longyearbyen på Svalbard. Nattsvart og eksotisk, men også en viktig del av vårt land. Regionvegsjefen for Region nord – som også har ansvaret for Svalbard, Torbjørn Naimaik, kombinerte andre gjøremål i Longyearbyen med å sette i gang stafetten. Stafett-pinnen er en ryggsekk som skal være med landet rundt.

Neste mål var selvsagt Tromsø, og stafetten har nå sirkulert i Troms fylke og er i skrivende stund kommet seg over til Finnmark på sin veg gjennom alle fylkene til Lillehammer. Det er morsomt og gledelig å se det store engasjementet og ikke minst alle de flotte bildene som er lagt ut på Vegvesenets intranett. Massevis av herlige bilder av norsk natur og forskjellige arbeidssituasjoner.

Vinterdagene på Vegmuseet 11. – 13. februar i år er neste post på jubileumsprogrammet. Det er lagt opp et både interessant og spennende program som både vil markere vegvesenets fokus på vinterdrift

for mange trafikanter og vegvesenets historie i vinterlandet Norge. Jeg ser virkelig fram til å delta og treffe både gode kolleger og alle andre som er sentrale for våre vinterveger.

Da «Våre veger» ba om et nyttårsintervju med meg, og samtidig ba om at vi også kunne gå inn på litt mer private bemerkninger som min sykdom, sa jeg ja uten å reflektere veldig mye over det.

er det en god motivasjon at også jeg som øverste sjef forteller om mine problemer.

Jeg føler at åpenheten gir meg mye. Den kan gi forståelse, men også ta bort unødige spekulasjoner og muligens usikkerhet. Men jeg vil samtidig igjen understreke det jeg sier på intranettet vårt: At jeg velger å være åpen er mye på grunn av den offentlige rollen min. Andre må selv kjenne på hva de føler er riktig for dem.

„At jeg velger å være åpen er mye på grunn av den offentlige rollen min. Andre må selv kjenne på hva de føler er riktig for dem.

Jeg tenkte vel mest at det kunne være greit å komme ut med en forklaring på hvorfor jeg noen ganger har litt problemer med å gå ordentlig og beveger meg på en måte som gjør at de fleste ser at jeg har smerter. Saken ble omtalt også på Vegveven, vårt eget intranett.

Jeg må innrømme at jeg ikke var forberedt på den veldige, positive, responsen jeg har fått. For meg er jo dette en enorm oppmuntring, og gjør hverdagen lettere. Jeg er veldig glad for at mange gir uttrykk for at når de sliter med smerter og sykdom,

for noen kan det føles riktig å være åpen, men ingen må føle seg pliktig til å snakke om sykdommene sine.

Jubileumsåret 2014 er godt i gang, og vi har mye å se fram til – både på jobben, i forbindelse med 150-årsjubileet og kanskje privat. Selv om det noen ganger «lugger litt i hverdagen», gleder jeg meg til alt som skal skje i 2014. ■



YPPERLIGE SKIFORHOLD PÅ UTRAFIKKERT E18.
(Foto: Håkon Aurlien)

SKIGLEDE PÅ E18

En utrafikkert E18 kan brukes til så mye. Nå er knapt fire kilometer ny veg ved Mysen tatt i bruk som skiløype og det setter bl.a. John Kr. Solbrette og Even Elvenes pris på. Bakgrunnen for det hele er at åtte kilometer ny E18 bygges i to entrepriser. Den ene ble ferdig før jul, den andre blir ferdig etter sommeren, og lokale skientusiaster ba om å få bruke den ferdige delen som skiløype. Statens vegvesen prosjektleder Elin Bustnes Amundsen sa ja og satte på vegbelysningen. Dermed er det ypperlige skiforhold for entusiastene. Sist helg var det full på pendlerparkeringsplassen som er nå er skientusiastparkeringsplassen.

geografiske områder sammen og skape gode vilkår for vekst og sysselsetting i et fylke eller en region. Det er et viktig mål både i distrikts- og næringspolitikken å skape robuste og større bo- og arbeidsmarkedsområder. Her spiller gode veiforbindelser en nøkkelrolle. Slike veier må nødvendigvis ikke være kortest, rettest og raskest. Det vesentlige er at veiene er forutsigbare, tilgjengelige og sikre slik at folk kommer trygt fram på hverdagsveiene.

Opplysningsrådet for Veitrafikken



ARKIVFOTO: KNUIT OPEIDE



Brøyter over forblåst fjell

Det er ikke store trafikken på fjellovergangene helt nord i landet. Men åpen veg er et folkekrav og Vegvesenets driftsentreprenører strekker seg langt for å hjelpe trafikantene frem.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**V**i er her for å få folk frem, sier John Olsen. Han er en av de som helt praktisk holder samfunnet i gang. Som brøytesjåfør over det forblåste Ifjordfjellet i Finnmark vet han at en bil ikke kan bli stående om det fyker som verst. Da kommer den ikke i

gang igjen.

– Februar og mars er månedene der vi har mest vinter her, sier John Olsen. Han er vokst opp med jobben, fra han var en neve stor var han med faren Jarle i brøytebilen.

Problemet er ikke snøfallene, derimot at vinden blåser snøen frem og tilbake slik at vegene må brøytes nesten kontinuerlig.

Nå styrer han den spesialutstyrte brøytebilen med stø hånd de 30 kilometerne over fjellet mellom Ifjord og Vestertana. Vegen har veldig liten trafikk, vinterstid, bare en håndfull biler i døgnet, og John kan kjøre et helt nattskift uten å møte en eneste bil. Men stengt veg betyr en omveg på 25-30 mil mellom Vadsøområdet og Nordkyn. Derfor har fylkespolitikerne bestemt at vegen skal holdes vinteråpen, så langt det er mulig.

TRYGGHET. Trygghet er også bakgrunnen for at sommervegen til Mehamn og Kjøllefjord er blitt til helårsveg.

– Det er værhardt her, rett som det er må flyplassene stenges, og da er åpen veg veldig viktig for at folk skal føle seg trygge, sier brøytesjåfør Tom Eirik Broks. Han er en av de faste sjåførene på fjellovergangen mellom Bekkarfjord og Hopseidet.

Da Vegen og vi kom på besøk skulle Broks overta etter kollega Hans Josefsen. Værforhold-ene var slik at han kunne vente litt slik at de to kunne se kveldens episode av NRK-dokumentaren «Brøyt i vei» sammen. Der er Hans Josefsen en av de tre hovedpersonene. Gjennom seks programmer blir han, Stein Eivind Løvland og Lena Berg fulgt tett. Seerne får et sterkt inntrykk av hvordan det er å holde vegen åpen helt nord i Finnmark der vinteren er lengst og avstandene størst, og hvordan det er å kombinere et krevende yrke med privatliv.

GODHET. – NRK-folkene har gjort en god jobb i å få frem og vise godheten i folk, sier Tom Eirik Broks.

– I en realityserie er det lett å bli fremstilt som riksklovn og det var jeg redd for, men de har holdt det de har lovet og dette er blitt veldig bra, sier hovedpersonen selv.

Hans Josefsen begynte å arbeide for Statens vegvesen i 1989, ble senere kokk og så fisker. I 2001 solgte han båten, tok lastebilsertifikat og fikk jobb i Mesta. Nå er det åttende sesong han kjører brøytebil over den utsatte fjellovergangen.

I en uke av gangen bor han på Bekkarfjord vegstasjon, så kjører han til hjemstedet Brenna i Porsanger, 16 mil unna. I serien kommer det tydelig frem at han har et nært forhold til moren, og er bekymret for henne når han har jobbuke.

KJÆRLIGHET. Lena Berg kom for første gang til bygda for å starte en rusklinikk, ble forelsket i stedet og senere i John Olsen. De bor i det som nå er en fjellstue, han kjører brøytebil og hun har jobb som følgebilsjåfør.

Det er en viktig funksjon når værforholdene er slik at de må kjøre kolonne over fjellet.

– Min oppgave er jo å følge etter kolonnen når vi kjører over fjellet. Jeg passer på hvor mange mennesker som er med, og holder oversikten over hva hver enkelt har sagt. Er det noen som er usikre på å kjøre i kolonne, gir jeg gode råd, forteller hun.

ÆRLIGHET. Mari Bjørndatter Knudsen i NRK Troms er prosjektleder for serien. Hun forteller at TV-teamet hadde en stor jobb i å konsentrere mange timers opptak ned til de seks episodene som blir vist, den siste tidlig i februar.

– Finnmark er veldig utsatt for vær og vind, skal folk komme frem må vegene være åpne. Hvem kjenner utfordringene bedre enn brøytesjåførene? Ideen til serien kom litt tilfeldig, men vi tok kontakt med Vegvesenet og med entreprenørene, og snart fant vi tre personer som vi avtalte å følge i 4-5 omganger sist vinter, forteller hun.

– Først tenkte jeg at «huff, dette blir masete», forteller Lena Berg. – Men man ble fort vant til å ha kameraer etter seg. Og det kan jeg si med hånden på hjertet, det er en usminka sannhet man får se. I dette yrket kan man ikke gjøre seg til, sier hun. ■



1 - FJELL: Kjøreturen over Ifjordfjellet byr på store naturopplevelser.

2 - BRØYTEPARRET: John Olsen og Lena Berg kjører henholdsvis brøytebil og følgebil over Ifjordfjellet.

3 - 90 KM/T: Lite trafikk og god oversikt gjør at deler av vegen til Mehamn er 90-sone.

4 - VIKTIG: Hans Josefsen og Tom Eirik Broks vet at åpne veger er viktig for de som bor på Nordkyn-halvøya.

5 - FJELLVANT: John Olsen kjenner Ifjordfjellet godt. Brøytebilen må gå jevnt, ellers blåser vegen igjen.



ARBEIDET MED DØDS- ULYKKER FRA A TIL Å

Hver eneste dødsulykke blir nøye gransket av Statens vegvesen. De har over hundre ulykkesundersøkere som gjør alt fra å rykke ut til ulykker til å være vitne eller sakkyndige i rettsaker. Hver region har også ei ulykkesanalysegruppe (UAG) som består av en lege og eksperter på kjøretøy, trafikant og veg. UAG foreslår alt fra å sette opp et skilt lokalt til å endre vegnormaler. Hver stein blir snudd for å få forstå hvorfor ulykka skjedde og hvorfor konsekvensene ble som de ble – og hva som kan forhindre ei liknende ulykke.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJONER MICHELLE GIGI STOLTENBERG/ COLOURBOX

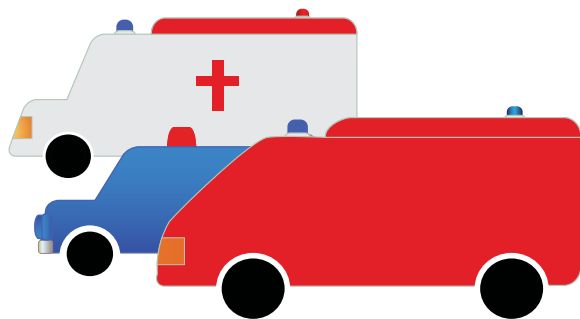
1. ULYKKE SKJER



2.

POLITI, BRANN- OG AMBULANSE RYKKER UT

Politiet varsler vegtrafikksentralen. Vegtrafikksentralen ringer ulykkesundersøker, sender melding til de øverste lederne i regionen og etatslederne. De sender også ut vegmeldinger slik at ulykka varsles på radio. Politiet stenger vegen og dirigerer trafikken.



3.



ULYKKEUNDERSØKER (UU) PÅ Plass

Denne samler inn data for politiet og UAG, en jobb som kan ta mange timer. På mindre ulykker er det en person som rykker ut, på større ting ofte to. De sikrer tidskritiske data som spor og tar bilder av alt som kan være viktig for å forstå ulykka. De lager også ei skisse som viser hvor det er bremsespor, spor i asfalt fra kjøretøy, nedfall fra kjøretøy, lykteglass, motorolje og kjølevæske i kjørebanelen som sier noe om kollisjonsted. Deretter dokumenteres sluttposisjoner på alle involverte kjøretøy. En går tilbake i begge retninger for å se om det kan ha skjedd noe i forkant. På et nylig åsted registreres andre data mens redningen pågår. Inspeksjon av kjøretøy foregår delvis på åsted for å se etter beltebruk og kontaktpunkt i interiør på bilen. Politiavhør av vitner skjer så raskt som mulig rett etter ulykka.

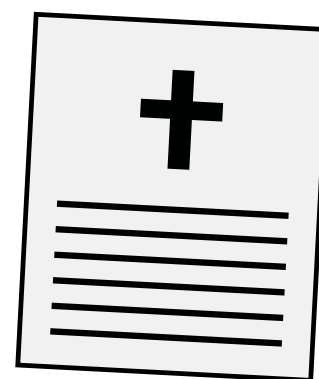
4.



KJØRETØY UNDERSØKES I HALL

Når undersøkelsene på ulykkesstedet er ferdig, blir kjøretøyet undersøkt av Statens vegvesens eksperter i en trafikkhall/ulykkeshall. Der leter de etter tekniske årsaker til hvorfor det ble ei dødsulykke. Undersøkelser inne i bilen er viktig for å forstå om det var overlevelsesrom inne i bilen etter kollisjon.

5.



MELDING OM DØDSULYKKE SENDES

Når undersøkelsene er ferdig (eller innen 24 timer) sender ulykkesundersøker «Melding om dødsulykke» til region- og etatsledelsen. Dette er en helhetsvurdering/skjema på tre-fire sider om hva som kan ha bidratt til ulykka. Der beskrives hvordan kollisjonen har skjedd, når den har skjedd, ulykkesstedet, ulykketype, hvor mange involverte, om de drepte brukte bilbelte (korrekt bruk/feil bruk), hjelm (korrekt bruk/feil bruk), refleks, antatt fart, vegforhold, hendelsesforløp, skader på konstruksjonen og andre parametere av betydning for å forstå ulykka.

6.



NY BEFARING TIL ULYKKESTEDET

Normalt vil en reise ut til ulykkesstedet flere ganger for å se om det kan være ting en ikke fikk med seg på grunn av at det var mørkt. Det kan også dukke opp ting i ettertid en må undersøke nærmere. Ved større ulykker er det også behov for å reise ut flere ganger. Politiet er stort sett med på dette. Det er normalt å reise ut til åsted på samme tid som ulykken skjedde for å se om det er noe med lyssetting som kan ha gjort trafikantjobben vanskelig. Også termiske forhold vil variere over døgnet.

7.

BEFARING AV ULYKKEGRUPPE

Ei ulykkesgruppe fra regionen tar en befaring til ulykkestedet kort tid etter ulykka for å danne seg et godt bilde av hva som har skjedd. Der sitter mange av de samme som i UAG. Gruppen fyller ut et skjema med skisser og plantegninger og mål som er gjort på stedet av ulykkesundersøker. De sjekker også at entreprenøren har gjort jobben sin. Gruppen henter informasjon fra loggen til Vegtrafikk-sentralen om hva som tidligere er meldt inn av mangler langs strekningen, hva entreprenøren har utført og effekt av tiltaket.



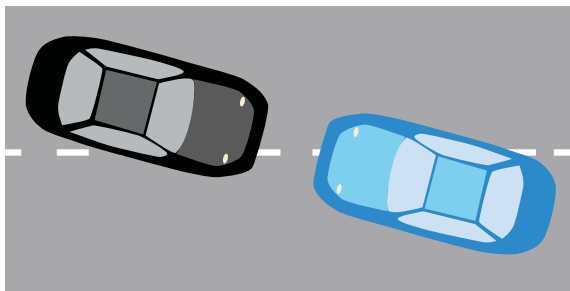
11.



NASJONALE/REGIONALE ÅRSRAPPORTER

I juni kommer en analyse av alle dødsulykkene året før. Vegdirektoratet lager en rapport som dekker hele landet og er inndelt i funn pr. region. Ut i fra analysen foreslås en rekke tiltak som legges inn i en tiltaksbank. En del av tiltakene kommer også inn i Vegvesenets tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014 - 2017. De fleste regionene lager egen rapport.

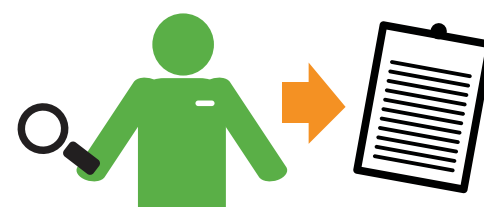
8.



REKONSTRUKSJON

I noen ulykker er det ønskelig å rekonstruere ulykken med flere involverte enheter der noen kan si noe om forholdene (vitneopplysninger) frem mot ulykken. Da er påtaleansvarlig (jurist) med på rekonstruksjon der vitneopplysninger blir testet mot det en opplever på ulykkesstedet.

12.



RAPPORT FRA ULYKKEUNDERSØKER

Ulykkesundersøker lager en egen rapport (etter en mal) som sendes til politiet dersom de vil ha bistand og har gitt et mandat om spesielle ting de ønsker å få sjekket ut. Alt som kommer fram her er også relevant for UAG.

9.

ENDELIG ULYKKE RAPPORT

Det kan gå flere måneder fra ulykka skjer til endelig rapport er klar på grunn av at en ofte må vente på utvidede rusprøver også videre. Rapporten skrives av UAG, og er basert på alle data fra ulykkesundersøker, lokal ulykkesgruppe, politiavhør, rusprøver, utvidete rusprøver og obduksjonsrapport. UAG lager forslag til rapport som diskuterer/vurderer medvirkende faktorer til at ulykka skjedde og hvorfor den ble ei dødsulykke. Videre kommer UAG med forslag til lokale, regionale og nasjonale fysiske tiltak som rettes mot regelverk, håndbøker m.m. Rapporten sendes regionledelsen.



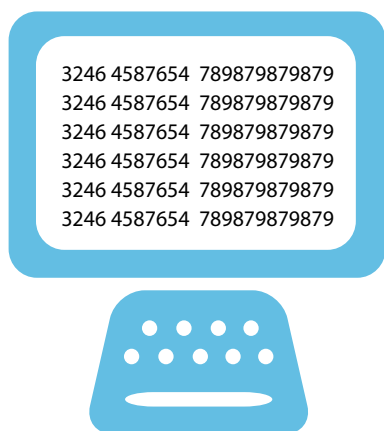
13.



RETTSAK

Ett års tid etter ei ulykke der det er tatt ut tiltale blir det rettsak. Før rettsaken har ulykkesundersøkeren ofte møte med politijurister for å belyse saken og Politiet og Vegvesenet utveksler nødvendig informasjon. Ulykkesundersøker blir kalt inn som vitne eller sakkyndig, noe som kan være ei tøff oppgave. Som vitne forteller en fakta om hva en har funnet. Som sakkyndig blir en konfrontert av forsvarer og aktor om de faktiske forhold rundt ulykka.

10.



3246 4587654 789879879879
3246 4587654 789879879879
3246 4587654 789879879879
3246 4587654 789879879879
3246 4587654 789879879879
3246 4587654 789879879879

INN I UAG-DATABASE

Fakta fra endelig rapport legges inn i ulykkesdatabasen. Denne basen inneholder 1549 dødsulykker (2005-2012). Her står alle fakta om ulykka, kjøretøy og person, samt forslag til tiltak internt i Vegvesenet og til andre aktører som politi, helsevesen og andre aktører i vegtrafikken. Dette er et viktig verktøy for Statens vegvesen for å forstå ulykkene og hindre nye. UAG-materiale er brukt i mange undersøkelser som ligger på vegvesen.no.



SCANN QR-KODEN FOR Å LESE MER OM UAG-GRUPPENES ARBEID PÅ VEGVESEN.NO

Mange oppgaver for en ulykkesundersøker

Dødsulykker er sterk hverdagskost for Vegvesenets 120 ulykkesundersøkere. Disse gjør alt fra å undersøke ulykkestedet til å møte i retten som vitne eller sakkyndig.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO TORGEIR BANG

Torgeir Bang (innfelt) ved Sogndal trafikkstasjon har vært ulykkesundersøker siden 2002. – En interessant, men krevende jobb som en har med seg døgnet rundt, sier Bang.

ULYKKER MED 13 DREPTE.

– fjor analyserte Bang ulykker med til sammen 13 drepte. Året startet med ei rasulykke, så var det brannen i Gudvangatunnelen, deretter en kollisjon mellom to busser, en kollisjon i en tunnel mellom motorsyklist og vogntog, ei utforkjøring og busstrapet på Tyin. Og til slutt ei ulykke i romjula med tre drepte.

– Den var bare fem kilometer fra der jeg bor. Jeg så alle blålysene og skjønte med en gang hva det var og rykket ut før jeg fikk telefon fra Vegtrafikkentralen. Ti døde i trafikken og tre på bussen på Tyin, det var et spesielt år, oppsummerer Bang.



STORE KONTRASTER. Nesten alle ulykkesundersøkerne i Statens vegvesen er med i en beredskapsordning og har vakt hver 5. uke, og alle har en jobb ved siden av. Bang jobber både som sensor og utekontrollør og sier dagene kan være kontrastfulle.

– I går var jeg på utekontroll, i dag skriver jeg en ulykkesrapport, og resten av uka har jeg 16 førerprøver. Dagen kan være veldig variert. Kanskje skriver jeg om ei dødsulykke der en attenåring har mistet livet før lunsj. Etter lunsj skal jeg kanskje kjøre førerprøve med en som er like gammel. Da krever det litt å være blid, men alt som har timeplan må jo gjennomføres.

LUKTA AV EI DØDSULYKKE. Bang synes det verste med jobben er å tenke på at en har egne unger som ferdes i trafikken. Det nest verste er lukta av ei dødsulykke. Et døgn etter ei ulykke er det ei særegen lukk i dødsbilen som han alltid med seg.

– Vi må inn i bilen og finne ut hvorfor noen døde, og da må vi jo krabbe midt opp i det hele. Jeg tar bare bilde av de verste tingene når jeg vet jeg har bruk for det, men jeg glemmer de alltid bort på kontoret så andre skal slippe å se, sier Bang. Han tar ofte mellom 50 og 100 bilder når han er på et ulykkessted. Likevel kan han dagen etter se at han mangler bilder av ting han lurte på i ettertid eller ikke forstår. Det gjør at han ofte drar tilbake til ulykkesstedet flere ganger – rapporten som skal skrives må gi det riktige bildet.

MÅ AVREAGERE. Politi, helse- og brann-

vesen er først på ulykkesstedet. Når de er ferdig og drar på en debrief er Bang tilbake alene.

– Jeg foretrekker å ta en del av det tekniske kontrollarbeidet så tidlig som mulig. Dessuten er det jo slik at vegen må åpnes for trafikk igjen også.

På tur tilbake fra ulykka avreagerer han med høy musikk og snakker senere med kolleger. Han legger seg aldri med en gang når han kommer hjem fra jobb om natta, men lar det gå en time eller to.

EKSAMEN I RETTEN. Bang synes retten er den mest ubehagelige delen av jobben. Der må ulykkesundersøkerne enten stille som sakkyndig eller vitne. Som sakkyndig er det kanskje først ei uke i tingretten, så ei uke i lagmannsretten før saken eventuelt ankes til høyesterett.

– Vi skal legge fram alt vi finner og belyse saken fra begge sider. Vi skal også si fra når vi er i tvil. Det vi sier bygger under både at folk får straff og det motsatte. Det er noe jeg har stor respekt for og er alltid spent når jeg skal i retten. Hvis jeg har mange rettsaker der det er mye tvil, så er det sjølsagt vanskelig. Det hender jeg også får telefon fra en forsvarer lenge før rettsaken starter som sår tvil om jobben vi har gjort, forteller Bang.

BESØK AV PÅRØRENDE. Etter ei ulykke blir bilvraket fraktet til Vegvesenets trafikkhall eller redningselskapets hall for nærmere undersøkelse. Det er politiets oppgave å ta seg av de pårørende, men det hender de kommer for å se på bilvraket eller snakke med ulykkesundersøkeren.

– Jeg prøver å snakke med dem på en mest mulig skånsom måte. Jeg svarer ikke på alt de spør om, vi må styre klar av det som skal i retten. Det er heller ikke alt de trenger å vite. Er for eksempel bilsetet brent opp, så viser jeg dem ikke det. En gang hadde jeg besøk av ei mor på kontoret. Den ene sønnen døde i bilulykka, den andre sønnen hadde kjørt og skulle i retten. Slik er ikke lett.

GRIPER INN I LIVET. Også resten av familien kan kjenne på hvordan Bang har det på jobb.

– Når telefonen ringer involverer jeg familien også. 2. juledag hadde jeg gått tur med kona og skulle lage familiemiddag, men da er det bare å slippe alt. Denne jobben har en med seg om natta også, når jeg våkner ligger jeg ofte og funderer på hva som gjorde at det ble ei dødsulykke. Jeg kan også være åndsfraværende til frokost eller på kvelden etter ei ulykke, sier Bang.

TAR MYE TID. Det kan være vanskelig å finne nok til all jobben med ei dødsulykke. Det er mange kulepunkt som må gjøres.



BUSSULYKKE: To busser kolliderte mellom Sogndal og Leikanger august – ei av flere ulykker Torgeir Bang jobbet med i fjor.

Arbeidet med ei ulykke går over flere måneder samtidig som førerprøver og kontroller skal gjennomføres.

– En ulykkesundersøker gjør så utrolig mye mer enn å dra ut på ulykkesstedet. Men jeg er heldig som har en sjef som gir meg den tida jeg trenger, sier Bang. ■

En gang hadde jeg besøk av ei mor på kontoret. Den ene sønnen døde i bilulykka, den andre sønnen hadde kjørt og skulle i retten. Slik er ikke lett.

Torgeir Bang, ulykkesundersøker



Det vi sier bygger under både at folk får straff og det motsatte. Det er noe jeg har stor respekt for og er alltid spent når jeg skal i retten. Torgeir Bang, ulykkesundersøker



REKONSTRUKSJON: Busser stilles opp etter ei ulykke for å forstå hva som skjedde.

RAPPORT OM BUSS MOT BUSS

I midten av august var det ei spesiell og tragisk ulykke mellom Sogndal og Leikanger: To busser kolliderte, to ble drept og to hardt skadd. Hans Olav Hellesøe jobber nå med sluttrapporten.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO HANS OLAV HELLESØE

Hans Olav Hellesøe (innfelt) har jobbet med ulykkesanalyser siden dette arbeidet startet 2005. I slutten av januar har han skrevet en rapport om ei tragisk bussulykke 12. august i fjor. En lokalbuss kolliderte med en svensk turistbuss på en forholdsvis smal veg. Sjøl om vegen var smal, var det plass til to busser og sideterrenget var greit uten fjellvegger.



LITEN SMELL, STORE FØLGER. Hellesøe forteller at ulykka skjedde klokka rett før fem på ettermiddagen. De ble tidlig klar over at det var ei stor ulykke, både helikopter, ambulanser og mange brannbiler rykket ut. Vegvesenets ulykkesundersøker så helikoptrene hjemmefra, og skjønnte det bare var å gjøre seg klar.

REKONSTRUKSJON. Denne ulykka hadde de en rekonstruksjon av dagen etter. To busser ble satt opp i samme spor og det ble rekonstruert en del ting for å finne ut hva som hadde skjedd. Lokalbussen havnet i grøfta, og de ville dokumentere både treffpunktet og sluttposisjonen.

– Her var det også mange vitner og en del påstander fra politiavhør rett etter ulykka som ble testet ut i rekonstruksjonen. Et eksempel er hva en kan se fra en buss til en annen buss, forteller Hellesøe

og legger til at de også sjekket om krav til sikt var oppfylt.

SIDESPEIL HEKTET. – Vi har funnet ut at det var bussens sidespeil som hektet i hverandre. Når det gjelder hva som kan ha bidratt til ulykka, så er svaret her en feilplassert buss. Det som kan ha ført til dødsulykka er blant annet manglede belte og skadet rammekonstruksjon, sier Hellesøe.

– Akkurat her er det mest spesielle at to speilfester kunne hekte seg opp i hverandre på den måten og forårsaket ei så alvorlig ulykke. Alle nye busser har slike speil som minner om eselører. Følgene ble enorme – hadde det vært flere folk i bussen ville antagelig flere ha omkommet. Vi vil derfor sende et forslag til at de som forvalter bussdirektivet i Statens vegvesen, slik at de kan ta det videre med rette instans i EU, sier Hellesøe.

I slutten av mai kommer rettsaken. Der vil blant annet begge bussjåførene og Vegvesenets sakkynndig være til stede, og en så stor sak må en regne med at kan ta flere dager. ■

Akkurat her er det mest spesielle at to speilfester kunne hekte seg opp i hverandre på den måten og forårsaket ei så alvorlig ulykke. Hans Olav Hellesøe

Setter dårlig skodde tungbiler i saksa

Morten Nilsen og hans folk har hatt travle dager i januar. Lederen for tungbilkontrollørene i Vest-Agder er glad for at de nå har tatt i bruk hjullåser for å låse fast tungbiler som ikke er godt nok skodd for vinterføre.

TEKST OG FOTO JO VEGARD AARDAL

E39 i Vest-Agder er til tider smal og kupert. Tungbiltrafikken teller 1200-1400 kjøretøy i døgnet. Mange av disse er ikke egnet for ferdsel på norske vinterveger. Morten Nilsen leder dem som skal luke ut kjøretøy som bør holde seg borte fra vegen.

SLIPPER MYE FRUSTRASJON. – Hva har det hatt å si at dere denne vinteren har fått lov til å innføre bruk av hjullås på tungbiler med kjøreforbud?

– Veldig mye, og det sparer oss for enormt mye frustrasjon. Vi vet at bilene står der, og da tenker vi ikke først og fremst på fremkommelighet, men på sikkerhet, sier Nilsen.

Kontrollørene parkerer vogntogene tett sammen og setter hjullås på det første og det siste i rekka. Morten Nilsen og kollegene har vært vant til at sjåfører stakk av fra kontrollene. Det har det nå blitt slutt på, og han håper prøveordningen med hjullås blir permanent.

– Dette er vogntog som ikke er utrustet til å klare brasene på vinterføre. Det er godt at vi kan ha dem i en slags forvaring. Det gjør jobben vår mye enklere. Vi har også fått mye mer positiv omtale. Publikum merker at vi har fokus på fremkommelighet og trafikksikkerhet og at vi får dem ut av trafikken.

SIGNALEFFEKT. Nilsen mener det også har en psykologisk effekt at folk ser at vogntogene står med hjullås på. Både for andre trafikanter og tungbilsjåførene.

– De første sjåførene var veldig overrasket da vi kom med hjullåsene. Dette hadde de aldri vært ute for. I denne bransjen ryktes ting veldig fort, så jeg tror at det vil spre seg.

– Er det utenlandske tungbiler som er hovedproblemet?

– Ja, det er det. I uke 3 ble 1960 kjøretøy kontrollert i Vest-Agder. 1525 av de kontrollerte bilene var norskregistrert, og der fikk kun én av dem kjøreforbud. Av de 435 utenlandske bilene ble det gitt 84 kjøreforbud. Mange bileiere gambler på at føret skal bli bra, eller at de skal unngå Statens vegvesens kontrollører. Det skal ikke skje i Vest-Agder, sier en offensiv tungbilsjef. Her er vi på med en gang føret er dårlig. Det kan de bare lære seg først som sist.

ENGASJERTE KOLLEGER. – Blir ikke folk lei av å jobbe så mye, og så lange skift?

– Nei, faktisk ikke. De er innstilt på at dette er en veldig samfunnsnyttig jobb, som det er veldig meningsfullt å utføre. Jeg har få problemer med å få nok folk på jobb, de stiller villig opp. Det er en utrolig gjeng, og vi supplerer med like flinke folk fra Aust-Agder når det trengs. Der har vi et godt samarbeid avdelingene mellom.

– I Aust-Agder er mange av problembakene borte etter at E18 Grimstad-Kristiansand ble bygd. Men en dårlig skodd og dårlig lastet semitrailer kan sette seg fast på flat mark, så helt problemfritt er det ikke der heller.

SPEIELL STREKNING. – Noen fra andre deler av landet vitser om hvor dårlig man takler snøfall på Sørlandet. Får du sånne meldinger?

– Vi selv takler snøføre, men våre utenlandske gjester som skal frakte gods på vegene takler det ikke. De bilene vi stopper her er ikke de du ser flest av over Haukeli på vinteren. På strekningen mellom Kristiansand og Stavanger er det enormt stor tetthet av tunge kjøretøy. Det er mye industri i regionen, og masse last som skal til og fra disse. Noen velger å engasjere utenlandske transportfirma. Det er mer tungtrafikk på E39 mellom Kristiansand og Stavanger enn det til sammen går over fjellovergangene mellom vest og øst, forklarer Nilsen.

– Er det sånn at alle øst-europeiske tungbiler er dårlig skodd?

– Ikke helt. Russerne for eksempel, er stort sett flinke både til å sko seg og laste semitrailerne riktig. Selv om de ofte har toakslede trekkvogner, klarer de seg jevnt over godt på norske vegger.

– En del av de øst-europeiske selskapene er også begynt å kjøpe brukte norske og nordiske kjøretøy, sånn at de får bedre

redskap å kjøre med i Norge. De er veldig ettertraktet, både på grunn av god fremkommelighet, og at de har sterke motorer og er godt utstyrt. Ikke minst gjør løftebøgen at disse kjøretøyene klarer seg bedre på vinterføre.

MARKEDSFØRER OG KJØPESENTERS-SJEF. Morten Nilsen har jobbet med veldig mye annet enn veg og tungbiler før han begynte i Statens vegvesen. Han startet sin karriere i Color Line, hvor han hadde mange ulike jobber. Så fristet det å ta mer utdannelse, og han valgte markedsføring ved BI - Norges Markedshøgskole. Det ble en mastergrad i marketing science derfra. Siden ble det hotellbransjen noen år, både som salgssjef og hotelldirektør. Sjef var han også for et vinmonopol og for kjøpesenteret Amfi Vågsbygd, og så rakk han ett år som daglig leder for en bilrekvisitabutikk i Kristiansand før han ble ansatt ved Trafikant og kjøretøy i Vest-Agder.

Vinmonopolet i Lillesand, der Nilsen var sjef i to år, er for øvrig det polet i Norge som selger mest hvitvin i juli måned. Og halvparten av omsetningen ved dette polet er i sommermånedene juni, juli og august.

– Det er jo en stor kontrast til jobben min nå, der vinteren absolutt er den årstiden med mest trøkk for oss, ler Morten Nilsen.

– Hva er det beste med å jobbe i Vegvesenet?

– Dette er en læringsorganisasjon. Etter snart fire år har jeg lært utrolig mye. Det føles som mer enn en jobb, og jeg blir genuint interessert i det som skjer på kjøretøyfronten. Man lærer noe hver gang det snør og man er ute på vegene. Jeg er så heldig å ha en gjeng veldig kompetente kolleger som er veldig flinke til å lære fra seg.

– Miljøet vårt på arbeidsplassen er den absolutt største fordelen med å jobbe her, avslutter tungbilsjefen i Vest-Agder. ■

FAKTA:

Morten Nilsen ble født i Bergen i 1969, men vokste opp i Søgne vest for Kristiansand. Bosatt i Vågsbygd i Kristiansand sammen med kone og katt.

Utdannet Master of marketing science fra BI Marketshøgskolen.

Har jobbet i ulike stillinger i Color Line, vært salgssjef i Scandic hotels, hotelldirektør ved Rica Fregatten hotel, butikksjef i Vinmonopolet Lillesand, kjøpesentersjef ved Amfi Vågsbygd og daglig leder bilrekvisitabutikk.

Begynte som leder for kjøretøy Vest-Agder i 2010. Har ansvar for tungbilkontroller i begge agderfylkene.

Tre kollegaer om Morten:

Morten er en likandes fyr med godt humør. Spør du ham om noe, får du kjappe svar.

ÅSE ULEBERG, RÅDGIVER TRAFIKANT VEST-AGDER

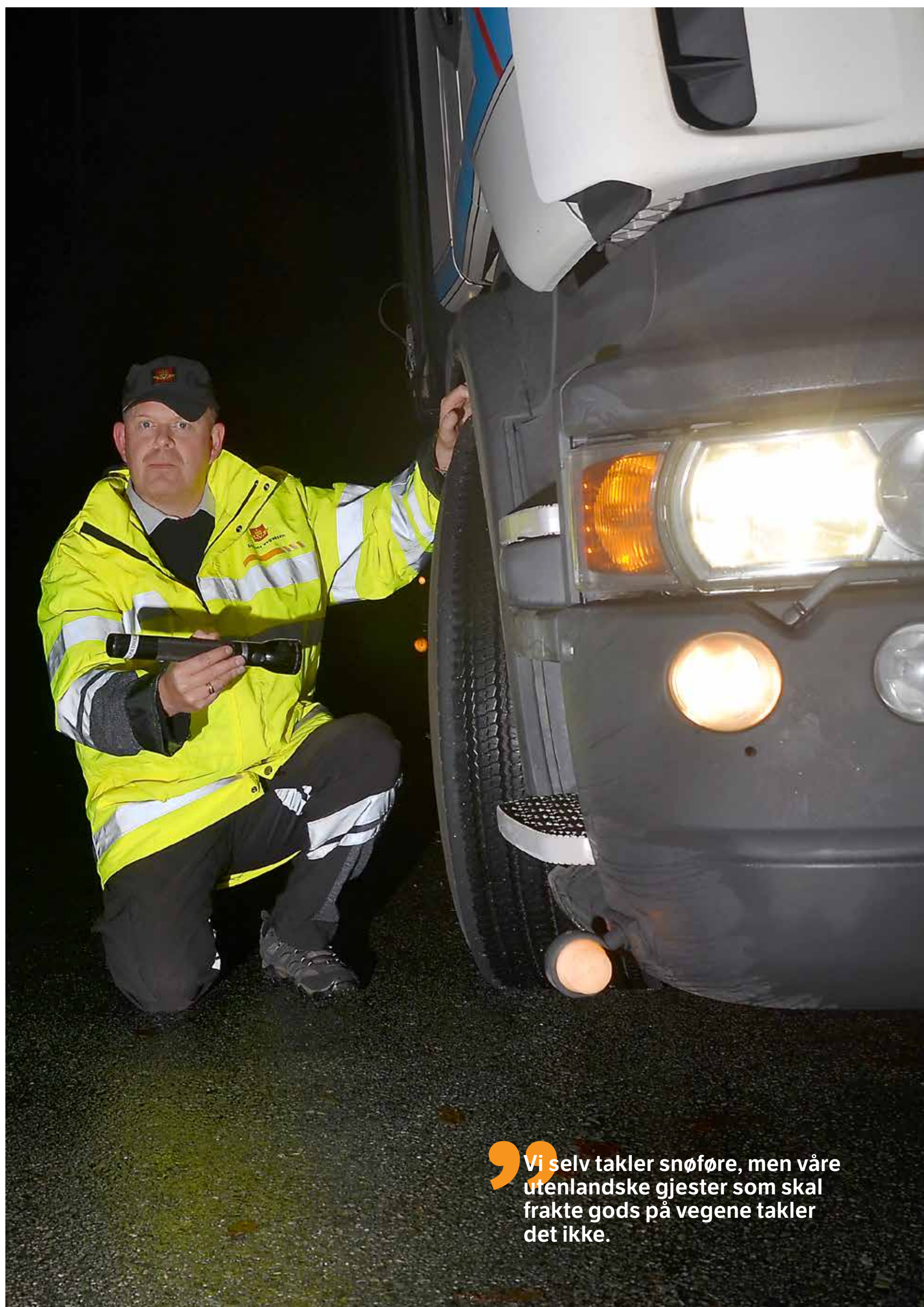
Morten er lojal og rask på labben. Av og til dunderer han i veg litt kjapt uten å tenke seg om, men han er en trivelig fyr, rett og slett.

TERJE BEKKER, SEKSJONSLEDER TK AGDER

Vi har et godt samarbeid med Morten og TK. Han sørger for å holde trykket oppe på kontroller når det trengs.

TOR ALF HØYE, SEKSJONSLEDER DRIFT OG VEDLIKEHOLD VEST-AGDER

”Russerne er stort sett flinke både til å sko seg og å laste riktig.



” Vi selv takler snøføre, men våre utenlandske gjester som skal frakte gods på vegene takler det ikke.

FIKK SYKKELTIPS FRA SVENSKENE

Umeå i Sverige ligger like langt nord som Levanger. De har 120 000 innbyggere, 20 mil med gang- og sykkelveger og en sykkelandel på rundt 20 prosent i vinterkulda. Målet er at det skal være enklere å sykle enn å bile til sentrum.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Her til lands er det bare en prosent som sykler i januar på landsbasis. Målet i Nasjonal transportplan er å doble sykkelandelen inne 2023 – og da må mange flere sykle om vinteren også. Lars Erik Hauer i Statens vegvesen er direktør for Veg- og transportavdelingen og vil ha flere til å velge sykkel fremfor bil.

Han tok med seg fire kolleger som jobber med sykkel på ulike plan til Umeå for å fine ut hva de gjør for å få så mange vintersyklister. Der fikk de seg en to

timers sykkelbefaring i 15 kuldegrader og vind og et inspirerende møte med Umeå kommune.

OPTIMAL FOR SYKLING. Umeå by har brede gater og relativt korte avstander fra bydelene til sentrum. Halvparten av alle bilreiser var på under ti minutter, og rundt halvparten av disse ble for noen år siden gjort med bil. I tillegg er det problemer med forurenset luft vinterstid. Samstemte politikere har gått inn for å få flere til å sykle jobb og skole, og at bilen skal få mindre plass til fordel for sykkel. De

har fått til et sammenhengende hovedsykkelnett fra bydelene og inn til sentrum og til sjukehus og universitet. Færre og dyrere parkeringsplasser i sentrum har vært viktig for å styre folk til å velge sykkel og kollektiv.

BEVISST JOBBING OG GODE HOLDNINGER. –Umeå har jobbet bevisst over flere år på alle nivå med alt fra arealutvikling og kampanjer til utstyr og metoder for drift. Det er tydelig at det er summen av alt dette som gir det gode resultatet. Det som imponerte meg mest er den høye sykkelandelen i vintersesongen. Det er ingen tvil om at sykkelkampanjene som kjøres gir «umeånerne» de rette holdningene, sier Hauer.

Kommunen er ISO-sertifisert (ISO 90001) – noe som stiller krav til kvalitet og tiltak.

VIL FÅ BARN PÅ HJUL. – I Umeå sykler mange barn til barnehagen og barneskolen, sammen med foreldrene fram til de er ti. At nesten 50 prosent av barn mellom 6 og 15 år sykler, gjør at de innarbeider gode sykkelvaner fra starten. Noe av det første vi vil gjøre nå er å ta kontakt med Helsedirektoratet for å se nærmere på hva vi kan få til sammen på dette området. De ristet litt på hodet i Umeå da vi fortalte at de fleste ungene her ikke får sykle til skolen før de er ti år, sier Gyda Grendstad i Statens vegvesen.



VINTERSYKLING I UMEÅ: Gyda Grendstad, Marit Espeland, Anne Ogner, Lars Erik Hauer og Hanne Caroline Hvidsten fra Statens vegvesen lærte om vintersykling i Umeå.



HVERDAGSSYKLISTER. Til tross for at Umeå har 34 000 studenter som bidrar til den høye sykkelandelen, trækker folk i alle aldre seg fram i et tosifret antall kuldegrader på vanlige sykler, i vanlige klær.

– Det er imponerende å se en slik vintersykkelkultur. Vi møtte flere syklistere enn biler i det iskalde været på tur fra hotellet til kommunehuset, sier Marit Espeland som er nasjonal sykkelkoordinator i Statens vegvesen.

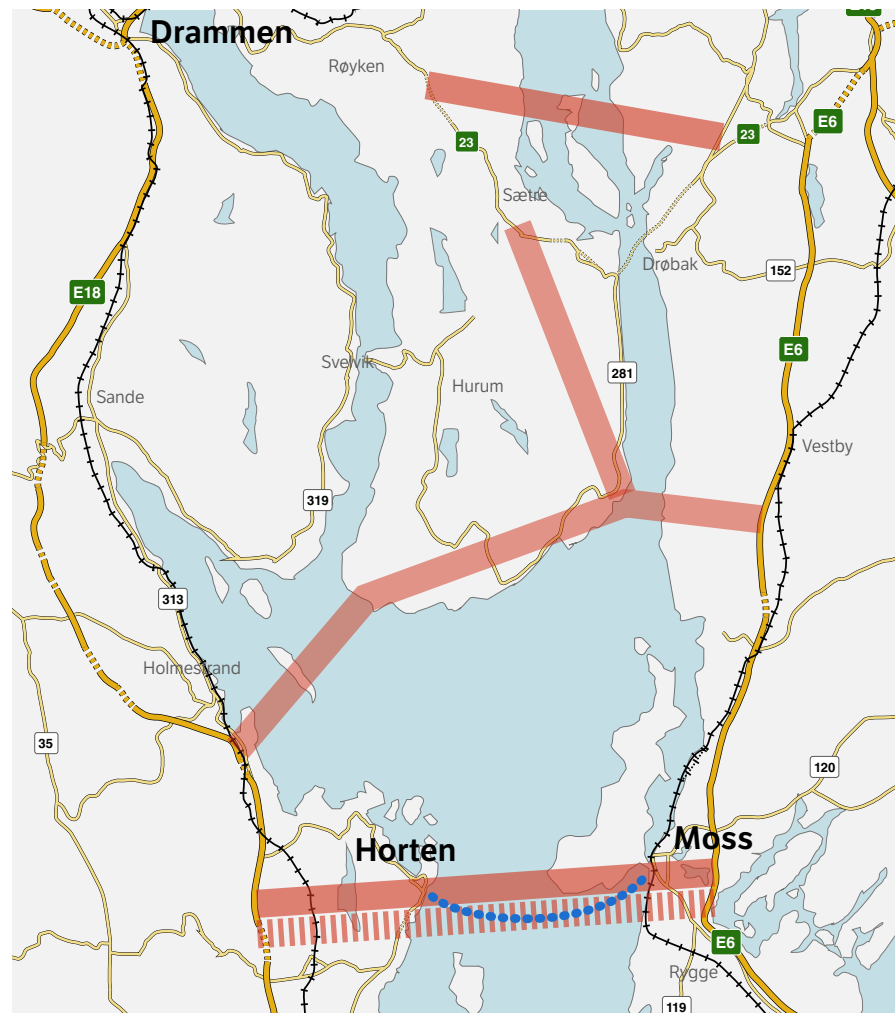
– Sykkelveger er prioritert foran gater når det snør. De har 19 maskiner som kun brøyter gang- og sykkelveger og ¼ av driftsbudsjettet brukes på sykkel. Sjefen for drift i kommunen var også tydelig på at han var viktig for å få flere til å sykle, påpeker Espeland. De bygger også om til høyere standard, blant annet for å få plass til snøoppplag.

MÅ HA KAMPANJER. En annen ting de var klare på i Umeå kommune var at en i tillegg til et godt sykkelvegnett som driftes bra også må ha kampanjer for å påvirke flere til å sykle og vise muligheter og fordeler. Der har de for eksempel hatt kampanjer for å redusere de korte bilreisene (eller «latterlige» bilreisene som de kalte det), en variant av sykkel til jobben aksjonen og kampanje for bedre (by)miljø, el-sykkel og bruk av piggdekk for sykkel.

Espeland understreker at det er viktig med kampanjer i tillegg til god infrastruktur. – Mye sitter i hodet, folk må få øynene opp for at de både kan spare tid, penger og få bedre helse. Vi trenger et dytt for å komme oss opp på sykkelsetet, sier hun. ■



Umeå har jobbet bevisst over flere år på alle nivå. Lars Erik Hauer



FIRE KONSEPTER: Drøbak, Hurumlandet og Moss-Horten er aktuelle steder for en fastvegforbindelse mellom E6 og E18 sør for Oslo.

FIRE ALTERNATIVER

Her er de fire alternativene for fremtidig kryssing av Oslofjorden.

TEKST HÅKON AURLIEN GRAFIKK MARTIN BLYSTAD

Kun en ny fast vegforbindelse fra E6 ved Vestby over Hurumlandet og til E18 ved Holmestrand kan erstatte Oslofjordtunnelen og fergeforbindelsen mellom Moss og Horten.

ALTERNATIVER. I november presenterte Veggen og vi de da 15 alternative hovedvegforbindelsene som Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket vurderte på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Noen var rene vegalternativer, noen kombinerte veg- og jernbaneforbindelser og for jernbane er det ikke konkludert om prosessen videre. Men nå er fagetatene enige om å gå videre med detaljerte utredninger av fire alternativer for en fremtidig kryssing for vegfarende.

- Det ene er en ny fast forbindelse over Hurumlandet med bru over Oslofjorden ved Filtvet og bru til E18 ved Holmestrand.
- De to andre er en bru eller en tunnel mellom Moss og Horten og veger videre til E6/E18.
- Et fjerde konsept er en forsterket fergeforbindelse med rv. 19 i tunnel fra fergekaia i Moss og frem til E6.

I tillegg fortsetter arbeidet med å utrede bru over nordre del av Håøya nord for Drøbak i stedet for et andre tunnellop for Oslofjordtunnelen.

TRANSPORTTILBUD. – De fire konseptene er valgt ut fra hvordan de oppfyller målet med å tilby et godt transporttilbud over fjorden. Vi har blant annet vurdert teknologiske muligheter og virkninger for reisetid og transportstrømmer. Nå

skal vi gjøre siste runde med analyser før vi før sommeren kommer med en anbefaling, sier Anders Jordbakke som er prosjektleder i Statens vegvesen.

– Konseptvalg-prosessen er kun snakk om å finne muligheter for nye kryssinger med bru eller tunnel i korridorer som kan være noen kilometer brede. Valg av traseer avklares i videre utredning og planlegging etter KVVU-fasen, understreker Jordbakke.

TRAFIKANTSTRØMMER. En analyse viser at det er to ulike trafikantgrupper som i dag krysser Oslofjorden via Bastøfergeforbindelsen via Moss og Horten og Oslofjordtunnelen. Spørsmålet nå er i hvilken grad en ny forbindelse kan tjene begge disse gruppene.

– Som bakteppe for siling av konsepter ser vi for oss tre framtidbilder for transportsystemet over Oslofjorden. Det ene er Oslofjordtunnelen utvidet til to tunnellop eller en ny bru for rv. 23 ved Drøbak, og fortsatt ferje mellom Moss og Horten. Et annet kan være Oslofjordtunnelen utvidet til to løp eller ny bru for rv. 23 ved Drøbak, og en ny fast forbindelse mellom Moss og Horten eller noe lengre sør.

– Et tredje kan være en ny fast forbindelse med bru over Oslofjorden ved Filtvet med veg over Hurumlandet og bru til E18 ved Holmestrand. I dette scenariet ser vi for oss at Oslofjordtunnelen blir stengt, og at ferjesambandet mellom Moss og Horten er nedlagt. En slik løsning forutsetter bygging av ny rv. 23 med bru ved Filtvet som en første etappe, sier Jordbakke. ■

GODT NABOSKAP LANG

– Det klirrer i krystallen og bilder klasker sammen på nattbordet om natta når dere sprenger. Har dere godkjenningen i orden, spør en gudbrandsdøl med glimt i øyet.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**D**et virker nok mer dramatisk når en sitter i stua enn det er i virkeligheten, beroliger Roar Holten - nabokontakt i Statens vegvesen for ny E6 i Gudbrandsdalen. -Det er nok langt fra at en merker litt rystelser til at det er fare for grunnmuren. Grenseverdiene for rystelser er strenge, og vi er godt innafor. Men vi føler nøye med på målerne vi har satt opp rundt omkring!

Holten er på tur til møte med en «nabo» som jobber på Vinstra. Underveis møter han flere som har noe på hjertet når de ser den oransje vegvesenjakka.

MANGE NABOMØTER. Vegene og vi henger på slep inn i en baderomsbutikk der Holten skal ha et møte med en av de ansatte. Han har en energibrønn der det skal sprenges en tunnel på Hundorp. Dette må ordnes opp i så det ikke kumlokk sprenges til værs. Faren som bor rett ved siden av, og vil forsikre seg om at vanntilgangen ikke blir borte.

– Garanterer du at jeg ikke blir tom for vatn, spør den bekymrede «nabo» – Det er vanskelig å garantere, men hvis vassåra blir borte, så skal vi ordne med det, forsikrer Holten.

Praten går rundt det tekniske som skal skje, og Holten har med seg et avtaleforslag som de til slutt undertegner. Eieren av energibrønnen er fornøyd med møtet:

– Vi har fått svar på det vi lurte på. Det virker i orden og ryddig dette her. Litt skrangling må en jo regne med når de sprenger.

STOR FORSTÅELSE. Noen mister gård og grunn når ny veg skal bygges. Andre må leve med støv og støy og rystelser. Men folk i Gudbrandsdalen er glade for at de endelig får en ny og tryggere veg etter alle dødsulykkene i årenes løp. Derfor har de fleste også forståelse for at et så stort inngrep fører med seg noen ulemper.

– Spør vi om lov til å grunnbore, så er ofte

svaret at: Bare vi får ny veg, så kan dere gjøre som dere vil, sier Holten. Han legger til at prosjektet også har en kommunikasjonsarbeider slik at alle som blir berørt hele tida er godt informert om det som skjer. Holten har også snakket på mange nabomøter – på alt fra skoler til møte i høringshemmedes forening.

MANGE PÅ TRÅDEN. Holten har mest kontakt med folk som får beslaglagt grunn. Men stadig støv, støv og rystelser og endring av vannforsyninger gir også mange telefoner.

– Av og til er det intenst på telefonen. Mange ringer på ettermiddagen og kvelden – det er jo etter at de kommer fra jobb folk har tid til å ringe om ting de lurte på eller er sinte for. I mange tilfeller hjelper det å ta en prat og bli enige om ting der og da.

VIKTIG MED RESPEKT. Heldigvis opplever Holten få konflikter med naboer. Det meste er praktiske ting som må løses og å svare på spørsmål om alt mulig.

– Som nabokontakt er det viktig å møte folk med respekt og forståelse for at det de opplever er et problem. Jeg snakker med mange ulike folk - alt fra grunneiere til byggeledelsen. Jeg kommer fra Møre og er ny i området. Jeg må si døler er et trivelige og sindig folkeferd som tar utbygginga og det som følger med med stor ro, sier Holten.

UTKIKKSPUNKT. Folk flest er som nevnt nysgjerrige og spente på hva som skjer. Noen tar seg også stadig en tur for å følge med på arbeidet.

– Vi har planer som å lage et observasjonspunkt der det er god utsikt hvor vi kan sette opp litt informasjon om arbeidet. Det er best å tilrettelegge et enkelt og trygt sted – vi vil jo ikke ha folk på tur i områder der anleggsmaskinene ferdes, sier Holten. ■



NABOMØTE: Nabokontakt Roar Holten og naboen til ny E6 i Gudbrandsdalen, Kai Ove Wangen

Som nabokontakt er det viktig å møte folk med respekt og forståelse for at det de opplever er et problem for dem.

Roar Holten, Statens vegvesen

S NY E6



og Olav Magne Wangen blir enige om hvordan praktiske ting best kan løses.



NASJONALE TURISTVEGER PÅ KARTET: Attraksjonen har blitt fast pensum for aspirantene i UD. Therese Bongard, Rafea Artif, Alexandra Wacko følger interessert med.

Stor turistveginteresse i diplomatiet

I Utenriksdepartementet synes de Vegvesenets turistvegsatsing med dristig arkitektur er en så fantastisk omdømmebygger at den har blitt fast pensum for aspirantene.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

«**N**en svenske klarer å selge Norge på en så levende og flott måte, så ble det slik at Nasjonale turistveger ble fast del av aspirantenes kulturmodul. Slik introduserte Grete Saltvedt Lächert turistvegseksjonens Per Ritzler da han nylig holdt foredrag for aspirantene for fjerde år på rad. Läckert er seniorrådgiver og kulturansvarlig for aspirantenes kulturoplæring. 12 blivende diplomater og ambassadører sitter interessert og følger med på Ritzlers maleriske beskrivelser og bilder av spenstig arkitektur i flott natur. En kombinasjon som få andre land kan vise til på samme måte. Ritzler sier det er et privilegium at han som har svensk bakgrunn kan få skryte av de Nasjonale turistvegene og formidle kunnskap om attraksjonen.

SKAL GI MER LIV I DISTRIKTS-NORGE.

– Men vi gjør ikke dette for å få priser og skryt, understreker Ritzler. Dette gjør vi for å få flere turister hit, slik at vi når målet om økt bosetting og næringsutvikling i distrikts-Norge. Arbeidet stimulerer også oppdrag for unge forholdsvis ukjente arkitekter, der noen til og med har fått internasjonal ry og ære etter oppdrag for oss. Vi har akkurat utlyst en ny arkitekturkonkurranse der er vi er på jakt etter nytt blikk og nye tanker, sier Ritzler, som også forteller om motstand og debatter lokalt.

HÅPER DET STÅR SEG I MANGE ÅR.

Aspirantene er fulle av lovord - turistvegene mener de er noe av «det kuleste omdømmearbeidet» de kan gjøre, og de gleder seg til å presentere dette i utlandet. Men Ritzler får også et par kritiske spørsmål, entusiasmen til tross:

– Hva om det som er bygd i våre vakreste områder om femti år blir sett på som dagens 70-tallsarkitektur?

– Hva en synes er pent eller ikke pent så langt fram i tid er vanskelig å si. Men vi har både et kunstnerisk råd og et arkitekturråd som består av noen av de beste i landet på sitt område. Det er i hvert fall en slags kvalitetssikring. En kan aldri gardere seg, men vi gjør alt vi kan så det skal stå seg, sier Ritzler.

KAN BRUKES I FLERE SAMMENHENGER.

Aspirantene mener Nasjonale turistveger kan trekkes fram i flere sammenhenger i utlandet – enten det handler om turisme, design eller det moderne Norge.

Aspirant Johan Løøv, som fra august skal jobbe i India, er også begeistret:

– Dette er noe av det beste vi har, det er utrolig flott. Kombinasjonen av natur og arkitektur er gull! Jeg gleder meg til å fortelle om turistvegene. Dette er jo interessant for filmindustrien der også: India har en fremvoksende middelklasse, det er mange som er interessert i det unike og eksotiske, påpeker Løøv. ■



■ STEDET:

BOSTRAK i følge Norsk stadnamleksikon kommer førsteleddet i navnet Bostrak i Drangedal kommune i Telemark kanskje fra hankjønnsordet boste 'gresslag med korte, stive strå'. Sisteleddet er trolig det norrøne intetkjønnsordet rák 'krøttersti'. I Norske Gaardnavne er første skriftlige belegg fra 1585, forteller Line Lysaker Heinesen, Sekretær for stedsnavntjenesten for Østlandet og Agderfylkene. (Foto: Kjell Wold)

■ QUIZ:

20 spørsmål

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



SPØRSMÅL 9 OG 10: Øy på Sørlandet som ønsker fastlandsforbindelse (Foto: Kjell Wold)

- | | | |
|---|---|--|
| 1 Hvor ligger den historiske vegstrekningen Raveien? | 8 Med hvilket land inngikk Statens vegvesen i fjor et samarbeid om tunnel og undergrunnsteknologi? | 15 Hvor lang er E18 Drammensbrua? |
| 2 Hva ble dagens rv. 118 ved Meløs i Moss betegnet som i 1930-årene? | 9 Til hvilken norsk øy blir det nå vurdert å bygge en såkalt undervanns rørbru? | 16 Hvor mange TK-ansatte i Statens vegvesen skal på kurs i år? |
| 3 Hvor pågår forsøk med snøproduksjon på fiskesnører? | 10 Hvor i Norge ligger denne øya? | 17 Hvem i Statens vegvesen har hovedansvaret for markeringen av etatsens 150 års jubileum i år? |
| 4 Infobrosjyre om nye dekkregler i Norge på tungbiler er laget på hvor mange språk? | 11 Hvor skal det prøves ut fartsgrense på 110km/t i Norge? | 18 På hvilke områder har hun vært en pioner i Statens vegvesen? |
| 5 Hvilken fjord på grensen mellom Grimstad og Lillesand ble forurenset av E18-utbyggingen? | 12 Et fylke skal i løpet av 2014 installere nytt digitalt nødnett i 20 tunneler. Hvilket? | 19 Hvem skriver bok om Statens vegvesen under andre verdenskrig? |
| 6 Hvem fikk jobben med å lage reguleringsplan for ny E6 Ranheim-Værnes i Trøndelag? | 13 Landets to lengste vegtunneler ligger på samme vegstrekning i samme fylke. Hvilke? | 20 Historien om Riksveg 1 kommer nå også i bokform. Hvem skriver den? |
| 7 Hvor lenge har Norge og Tanzania samarbeidet om bruedlikehold? | 14 I hvilken bru kan en kjøre tråbil inni brua? | |

SVARENE PÅ QUIZEN:

1 Vestfold 2 Riksveg 1 3 Ned NTNU i Trondheim 4 Fem 5 Kaldvellifjorden 6 Asplan Vlak 7 Siden 1995 8 Indonesia 9 Hida 10 Noen få kilometer vest for Flekkefjord i Vest-Agder 11 På 80 km av E18 fra Eik i Buskerud til Bommestad i Vestfold 12 Sogn og Fjordane 13 Lærdealsstunellen og Gudvangenstunellen på E16 i Sogn og Fjordane 14 E18 motorvegbrua i Drammen? 15 Nesten 1,9 kilometer 16 1650 ansatte 17 Sidsel Sandellen 18 Hun var første kvinnelige sivilingeniør, første kvinnelige avdelingsdirektør og første kvinnelige etatsdirektør 19 Historikeren Pål Nygård 20 Tore Willik



Unormal opprydding

155

Høyst unormalt er en skiltunormal blitt korrigeret og det endog før den unormale jury, øverste myndighet for Vegvesenets Håndbok 050 Skiltnormalene, har sagt sitt. Stedet er Melløsbakken i Moss, en mye brukt snarvei for folk som er i siste liten til Bastøferga. Etter at to bilister i fjor vinter mistet kontrollen, ble det satt opp et «glatt veg»-skilt med gul bakgrunn. Gul bakgrunn skal ifølge skiltnormalene kun brukes ved anleggsvirksomhet. Da skiltet kom opp igjen i høst ble saken brakt inn for den unormale jury. Spørsmål ble stilt og det kan ha bidratt til at Johnny Rise i Moss kommunes park- og anleggsvirksomhet startet det nye arbeidsåret med utskifting til det mer korrekte fareskilt 104 Bratt bakke. (Foto: Håkon Aurlien)

■ I HANSKEROMMET:

Mads Ole Kringen

Jobber med skilting, oppmerking og kursing, Plan- og vegseksjonen, Trondheim.

1 Hva har du i hanskerommet?

Et vognkort, servicehefte og ei lommelykt. Har liten bil, så er ikke plass til mye mer.



2 Hva jobber du med?

Mye forskjellig. Jeg jobber med skiltplaner i alle nye vegprosjekt. Videre holder jeg kurs i arbeidsvarsling, kurser entreprenører i trafikkikkerhet og underviser i et kurs om TS-revisjoner og –inspeksjoner på NTNU. Ja, også har jeg vært en frontkjemper for arbeidsvarsling. Det er viktig å sikre og ta vare på de som jobber i grøfta!

3 Har du lang fartstid?

Ja, jeg har faktisk akkurat vært her i 25 år og trives veldig godt. Jeg startet på anleggsida, men gikk etter hvert over til trafikk. Det beste med å jobbe her er at jeg har mange flinke og gode kolleger i et trivelig miljø. Her mangler det ikke utfordringer. Det å få være med å skape løsninger til en fornuftig penge som trafikantene er fornøyde med er meningsfylt: Vi har for eksempel fått takkebrev fra en som overlevde fordi han kjørte inn i ei støtpute.

4 Hva gjør du i fritida?

Om vinteren går det i ski og ishockey, om sommeren tennis. Ellers jakter jeg rype og elg og hjort. Da har jeg med meg noen bekjente fra Tyskland – som inviterer meg med på fasan- og villsvinjakt ved grensa til Nederland. Villsvinene springer fort, og jeg har skutt tre totalt. Vi skal snart ha stor festmiddag med ti kilo villsvin her. Ellers brygger vi maltøl i Sjørdal, så da må en jo ha litt flatbrød til. Har to takker, så før jul lager jeg en ladning.

Veggen og vi

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

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

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

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

Grafisk designer
MICHELLE GIGI STOLTENBERG
Mobil: 930 82 787
michelle.stoltenberg@vegvesen.no

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

ABONNEMENT:

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



Statens vegvesen

GRAFISK PRODUKSJON:

Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen
Opplag: 15 300 Trykk: Mediatrykk AS
Veggen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.

Veggen og vi utkommer 11 ganger i året.

Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 28. januar kl. 13.00.

Neste utgave kommer 27. februar 2014.

