



## Slik lages ulykkesanalysene



Etter VGs artikkelserie om arbeidet i Statens vegvesen sine ulykkesanalysegrupper (UAG), viser Vegen og vi hvordan dette arbeidet foregår fra start til mål.

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen sier unnskyld til pårørende som har ønsket, men ikke har fått tilgang til UAG-rapporter. Vegdirektøren tar samtidig til motmæle mot fremstillingen av motivene for at rapporten har vært unntatt offentlighet.



**Side 2,8,9 og 13**

**SIDE**

**4**

**KJØRETØY:**

Forsterket motorbrems på vogntog i tunneler vurderes.

**SIDE**

**6**

**SYKKEL:**

Oslo skadelegevakt skal registrere sykkelulykker.

**SIDE**

**10**

**VEGSELSKAP:**

Utbyggings-selskap må få finansielle muskler, mener Sandman.

**SIDE**

**14**

**ELBIL:**

Finnøy ved Stavanger har landets største elbil-park.

## VEG PÅ KVIKKLEIRE

Store deler av landområdene i Trøndelag under ca. 170 m.o.h. består av kvikkleire. Her er vegbygging krevende. Kort og forenkla fortalt er historien om de mange kvikkleireras slik, forteløler Per Olav Berg i Statens vegvesen: Kvikkleira ble danna under og etter siste istid. Isbreene besto også av

leirpartikler som la seg på havbunnen. Etter istiden har det vært landheving. Det betyr at leira som tidligere lå i havbunnen, nå er landområder. Det er det spesielt mye av i Trøndelag og på Østlandet. (Foto: Nina Kjeøy)



### LEDER:

# Forslitte virkemidler

Media har bare én oppgave; å skjære en tynn skive av evigheten og holde den opp mot lyset.

Kåre Valebrokk

«**D**et har blåst rundt Vegvesenet den siste tiden. Bakgrunnen er VGs artikkelserie om ulykkesrapporter, de såkalte UAG-rapportene. Det er ingen tvil om at avisens reportere har lagt ned et solid stykke arbeid i sin gjennomgang av sakskomplekset. Og de skal ha ros for at de har satt fingeren på mangelfulle sider ved etatens håndtering av informasjonen som ligger i rapportene.

**Diskusjonen om hvorfor** det har vært som det har vært, ansvar og hvordan man skal håndtere rapportene i fremtiden vil bli grundig belyst i tiden som kommer. Trolig vil slike spørsmål være sentrale for det uavhengige utvalget som nå skal gjennomgå saken.

**Etter hvert kan man håpe** på at det også vil bli en diskusjon rundt måten saken er fremstilt på. Merker jeg er nysgjerrig på hvordan VG, og for så vidt andre medier og aktører, har valgt ordene sine. VG har gjennomgående vignetter sakene sine med at avisen «avslører» noe. Tekstene ellers har også vært rikelig utstyrt med dette begrepet som gir en klar betoning av stoffet. Hver gang jeg leser det kan jeg ikke unngå å tenke på følgende: I 2008 publiserte avisen en artikkelserie om ungdomsulykker i Norge. Fundamentet for serien var en rekke UAG-rapporter avisens reportere hadde fått innsyn i, selvsagt uten å få tilgang til de sensitive personopplysningene i rapportene. Hvordan den samme avisen seks år senere kan «avsløre» at det finnes 1548 «hemmelige» rapporter virker snålt. Blant de 1548 rapportene finnes rapportene de selv bygget en artikkelserie på, en serie de publiserte og delte med VGs lesere. Hvert år utgis dessuten en større rapport der det totale UAG-arbeidet sammenfattes. Rapporten presenteres på en pressekonferanse, rapporten legges ut på nettet og distribueres til den som måtte ønske å motta den. I den rapporten står det med all mulig tydelighet at den enkelte rapport er unntatt offentlighet. Hva er det da VG mener de avslører?

«**Hemmelighet**» er kanskje et synonym til «unntak fra offentlighet», selv om innholdet, og betoningen, i de to begrepene fremstår for meg som ganske så forskjellige. Mer alvorlig er det når det fremholdes som om etatens motiv for «hemmeligholdet» skal ha vært å beskytte seg selv, å bevisst skjule at veiforhold kan ha vært årsak til en ulykke. Dette savner jeg dokumentasjon på. En så alvorlig anklage, som fremsettes uten forbehold, bør underbygges med fakta- noe jeg så langt ikke har sett fremlagt.

**Den aktuelle artikkelserien** retter et relevant og kritisk søkelys på åpenhet, eller mangel på sådan, i offentlig forvaltning. Oppgaven er grunnleggende viktig i et åpent og demokratisk samfunn. Det som budbringes skal blant annet bidra til verdifull debatt. Men både vi som lesere og mediene selv må passe oss for at bruk av forslitte virkemidler ikke skygger for det som i utgangspunktet er et viktig budskap. Noen ganger er nemlig historien i seg selv så bra at du slipper å legge til så veldig mye mer.

Mark S. Berger  
Ansvarlig redaktør



### FØR OG NÅ:



## SAGT I SOSIALE MEDIER:

**trond fossum @troninj 13. mai**

Det var så trivelig her når vegvesenet hadde veiarbeid på E6 like nedom her Disse blinkende gule lamper Var liksom selskap i natten

**Espen Nybakk @Enybakk 15 t**

Har vi virkelig ikke noen fagpersoner i vegdirektoratet som kan sette fartsgrenser ihht. fakta? Dette hører ikke hjemme i Stortingssalen.

**Maria Hagen @MariaBitteLita 18. mai**

Ganske ironisk å havne bak en statens vegvesen bil, som kjører 75 km/t i 60 sona, midt i veggen

**data.norge.no @opndata 14. mai**

Flinke Statens vegvesen tilbyr no sanntids værdata, reisetider, kamera-bilder ++ i #DATEX-format #opndata @Presserom <http://data.norge.no/data/trafikkinformasjon-p%C3%A5-datex-format...>

**Hans-Chr Figenschau @HCFigenschau 20. mai**

18 av 35 tivolivogner vant premie hos Statens Vegvesen. Alle hjerter gleder seg, spesielt alle andre medtrafikanter

### VEGBILDET:

## LANDEMERKE I NORD-TRØNDELAG

Skarnsundet bru er arkitektonisk godt gjennomført og er blitt et landemerke i Nord-Trøndelag. Den 1010 meter lange skråstagbrua går over skipsleia inn til Steinkjer og knytter sammen de to kommunene Inderøy og Mosvik. Dette storslåtte bildet inngår nå i en billedbok utgitt i forbindelse med Vegvesenets 150-årsjubileum om veganlegg vel verd et nærmere studium. (Foto: Knut Opeide)

## Den siste hånddrevne tunnelen

◀ 1950

2014 ▶

Norge har mange vegtunneler, noen av de mest krevende å bygge var de som ble bygd for å få frem riksveg 13 i Suldal i Rogaland. I 1950 ble det tatt et bilde av arbeidsgjengen som drev ut den 15 meter lange «Ivarsflaten II» tunnel med feilsel og skjærbor. En ekte rallar, Johan Anderson (nr. 2 f.v.), var bas. Det gikk gjetord om hans dyktighet. De andre (fra v) Erik Helganes, Ragnvald Tveit, Steinar Tveit, Vagleik Litlehammar og Lars Tveit. I 2003 ble det drevet en ny lengre tunnel på innsiden som fjernet ett rasfarlig parti. Den erstattet tunnelene Ivarsflaten I og II. Skiltet «Ivarsflottunnelen», et sted med flott utsikt. (Foto: Håkon Aurlien/ukjent)





## NY VENÅS BRU

Når Venås bru (Bildet) på rv. 52 i Hemsedal erstattes med ny bru forsvinner samtidig en flaskehals på fjellovergangen mot Lærdal. Ny bru over Mørkedøla blir tre ganger så lang og samtidig skal vegen bygges om og rettes ut over 400 meter. (Foto: Kjell Wold)



# Vil utrede kjøretøykrav

**BRATTE:** –Tekniske krav til kjøring i bratte tunneler er et tema vi helt klart ønsker å utrede, sier avdelingsdirektør Jon Molnes.

Viljen er til stede, men halvannet år etter at Norges Lastebileierforbund ba om at Norge innfører krav om forsterket motorbrems på vogntog i bratte tunneler, står saken fortsatt i ventekø i Vegdirektoratet.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN ILLUSTRASJON COWI AS

«Dette er et tema vi helt klart ønsker å utrede, men som vi dessverre har måtte utsette fordi andre utredningstemaer er kommet i mellom, sier avdelingsdirektør Jon Molnes i Vegdirektoratets seksjon for trafikantatferd.

**MODERNE VEGTUNNELER.** Opplysningen om at nær halvparten av branntilløpene i landets vegtunneler skjer i bratte tunneler med seks prosent stigning eller mer, er helt i tråd med funn fra etatsprosjektet «Moderne vegtunneler». Dette anbefalte i 2012 at nye tunneler bør bygges med bakker slakere enn fem prosent. Dette har blant annet har ført til omprosjektering av planene for Boknafjordtunnelen i Rogaland.

Den blir nå 1,5 kilometer lengre fordi slakere stigninger betyr at tunnelene opp til overflaten blir lengre (se illustrasjon).

**TILLEGGSBREMS.** Anbefalingen hadde bakgrunn i tekniske beregninger som viser at moderne vogntog kan overbelaste både drivverk og brems under kjøring i lange, bratte tunneler, og dermed komme i brann. Norskregistrerte vogntog blir normalt utrustet med retarder eller



Jon Molnes  
(Foto: Knut Opeide)

tilleggsbrems fordi vegnettet i Norge har mange lange bratte bakker.

Problemet oppstår fordi en stadig økende del av transporten foregår med utenlandske vogntog som normalt ikke har slikt tilleggsutstyr. For å få ned tunnelengden og dermed byggeprisen er 41 av landets 1100 vegtunneler bygd med stigninger brattere enn seks prosent. Disse tunnelene hadde om lag halvparten av branntilløpene i tunnel i fjor.

**REGELENDING.** Å kreve tilleggsbrems på vogntog som kjører i tunneler brattere enn 5 prosent, bryter mot EUs konkurranseprinsipp. Men EU bekreftet i fjor, i en sak om boggiløft, at Norge kan ha egne tekniske krav når det er nødvendig for å ivareta sikkerheten på vegene. Regelend-

ringen krever likevel en grundig teknisk utredning med vurdering av hvordan begrensninger skal håndheves, et forslag som sendes på høring til berørte grupper, og muligens en ny avklaring med EU.

**UTREDNING.** Før Vegdirektoratet kan utrede denne saken må det ta unna utredninger bestilt av Samferdselsdepartementet. Innføringen av krav til vinterdekk for tunge kjøretøyer krevde mye kapasitet i fjor. I år har kapasiteten gått med til utredninger om vinterdekk-krav også for tilhengere fra kommende høst, bruk av selvbalerende kjøretøy, permanent ordning for modulvogntog og bruk av hest i trafikken. Jon Molnes kan ikke antyde når utredningsarbeidet kan komme i gang. ■

FAKTA

7

bud er gitt på bygging av rundkjøring på fv. 409 ved Marisberg i Aust-Agder. Budene varierer fra 13,4 til 18,5 millioner kroner.

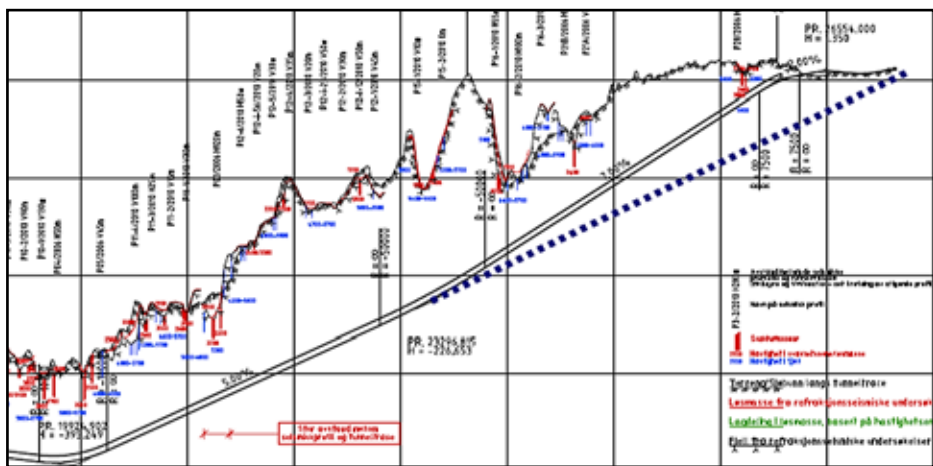


BODØ NOMINERT

Bodø (bildet) er en av tre byer og kommuner nominert til trafikksikkerhetsprisen 2014. De er kandidat sammen med Alta og Ski. Hvem som vinner avgjøres nærmere sommerferien. Det er tredje året prisen deles ut og prisen er på en million kroner. (Foto: Irene Skaue)



# v for tunnel



**SVÆRT BRATTE:** For å få ned tunnallengden blir noen tunneler bygd svært bratte. Tunnellen til øya Talgje nordøst for Stavanger har en stigning på 10 prosent. Planene for verdens lengste undersjøiske tunnel under Boknafjorden er nå gjort om for å få mindre bratte stigninger, men det har økt tunnallengden med 1,5 kilometer.

Problemet oppstår fordi en stadig økende del av transporten foregår med utenlandske vogn- og tog som normalt ikke har slikt tillegg utstyr. Jon Molnes

TRAFIKKSikkerhet:



FARTSGRENSE: 110 km/t på E18 i deler av Vestfold fra høsten av

## Danmark: 110 KM/T = TRYGT 130 KM/T = FLERE ULYKKER

Ti års erfaring med graderte fartsgrenser på danske motorveger gir klare svar: 110km/t er trygt, mens 130 km/t gir flere ulykker.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Ifølge en undersøkelse fra det danske Vejdirektoratet er antallet drepte og skadde økt med 38 prosent på de motorvegstrækninger der det er tillatt å kjøre i 130 km/t, mens antallet ulykker på strækninger med 110km/t har gått ned med vel 40 prosent de siste årene.

**110 I SOMMER OG HØST.** Det er DR1.dk som gjengir undersøkelsen som er gjort for årene fram til 2008. Det er nemlig 10 år siden Danmark innførte 130km/t på en del av landets motorvegstrækninger, mens den generelle hastigheten på landets øvrige motorveger er 110km/t. Norge vil fra i sommer og høst innføre 110km/t på en del motorvegstrækninger på Østlandet, blant annet på deler av E18 i Vestfold og Buskerud og en liten snipp i Telemark og deler av E6 i Østfold og Akershus.

**GENERELL NEDGANG.** –Det er en meget tett sammenheng mellom hastighet og ulykker, sier Stig Hemdorff fra den danske Havarikommisjonen til Danmarks Radio. Generelt har antallet ulykker og antall skadde og drepte i trafikken i Danmark gått markant ned det siste tiåret på linje med de andre nordiske landene og i mange andre europeiske land. Også på motorveger med 110km/t i Danmark har den nedadgående ulykkestrenden vært tydelig. Men altså ikke på danske motorveger med 130km/t.

**FARTEN DREPER.** Trafikkforsker ved Aal-

borg Universitet, Harry Lahrmann, sier til Danmarks Radio, at farten må settes ned på de strækninger der det fortsatt er høye ulykkestall. Det gjelder foruten motorvegstrækninger med 130km/t også for en god del av de danske landeveje med 90 km/t med tovegstrafikk uten midtdeler. Lahrmann mener også at den gjeldende hastighet i mange danske byer bør reduseres fra dagens 50km/t til 30 og 40 km/t.

**HER BLIR DET 110KM/T:** Følgende motorvegstrækninger i Norge får 110km/t denne sommeren og høsten:

**VESTFOLD** (88 km): Kopstad–Gulli (Horten–Tønsberg) ca 10km, Langåker–Bommestad (Sandefjord–Larvik) ca 6,5 km, Sky–Langangen (Larvik–Porsgrunn) ca 10 km, Gulli–Langåker (Tønsberg–Sandefjord) ca 25 km og Eik–Kopstad (Drammen–Horten) ca 37 km.

**ØSTFOLD** (51 km): Ås (Akershus)–Mosseporten ca 11 km, Årvoll/Moss–Solli ca 20 km, Sarpsborg–Svinesund ca 20 km. Denne siste strækningen åpnes først, trolig alt til ferien, mens de fleste andre strækningene åpnes for 110km/t utover høsten.

**HER BLIR DET 110 I JUNI.** Dette er strækningene som får fartsøkning fra 13.6.

- Kopstad – Gulli (14 km)
- Langåker – Bommestad (6,5 km)
- Sky – Langangen (11 km)
- Årum etter Sarpsborg – før tollstasjonen ved Svinesund (22 km) ■



## GJENNOM PÅ E6-TUNNEL

Siste salve på den 500 meter lange tunnelen ved Kråkmo i Hamarøy kommune i Nordland ble avfyrt i slutten av april. E6-tunnelen er del av prosjektet E6 Femtvasslia-Kråkmo som etter planen skal stå ferdig høsten 2015. (Foto: Frode Nymo)

# SKADELEGEVAKTA I OSLO RE SYKKELULYKKER



Bare de som blir behandlet på sjukehus etter ei sykkelulykke blir registrert i ulykkesstatistikken. Dermed er det store mørketall. Nå skal skadelegevakta i Oslo bidra med bedre oversikt.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON JON OPSETH

**E**i sykkelulykke som «bare» medfører et besøk på legevakta blir ikke registrert. Men i år skal skadelegevakta i Oslo bidra med informasjon om sykkelulykker i forbindelse med besøk av uheldige syklist.

**TRENGER BEDRE OVERSIKT.** –Ambisjon- en vår er jo at flere skal sykle, og da må vi følge med på om det er trygt. Vi trenger bedre og mer detaljert informasjon om

hva slags ulykker vi har med å gjøre for å få oversikt over utfordringene, sier avdelingsdirektør Jakob Linhave. Han jobber i Helsedirektoratet, som tok initiativ til denne registreringa. De lanserte i vår kampanjen «Dine 30» som skal inspirere folk til 30 minutters aktivitet daglig – som å sykle mer.

**OFTEN INGEN BIL I BILDET.** –Media har skapt et bilde av at det er krig mellom bil og syklist. Men faktum fra tidligere registreringer på legevakta i Oslo viser at bil ikke er

involvert i de fleste sykkelulykkene. Det er ofte singelulykker eller syklist som kræsjer med en annen syklist, sier Linhave.

**HALVÅRSRAPPORT I AUGUST.** Siden Oslo skadelegevakt er tilknyttet Universitets-sykehuset i Oslo, som behandler de mest alvorlige sykkelulykkene, vil en i Oslo få registrert nesten hundre prosent av alle ulykkene.

–I midten av august vil det komme en halvårsrapport fra legevakten. Dette vil

gi oss en god pekepinn på ulykkesbildet i Oslo, sier Linhave.

**STORE MØRKETALL.** Siden det er mange som ikke varsler Politiet når de skader seg på sykkel, så er det store mørketall. Ikke minst gjelder dette såkalte singelulykker der bil ikke er innblandet.

–Vi har en stor underrapportering av sykkelulykker med personskade på landsbasis. I fjor var det 541 personskadeulykker på landsbasis der sykkel var involvert. I tillegg har

## 150 ÅRS JUBILEUM:

### Minister åpner utstilling på Vegmuseet

4. juni kl 1500 åpner samferdselsministeren den nye faste utstillinga «Tida og vegen» i anledning Statens vegvesens 150 års jubileum. Dette er ei innovativ utstilling på 1.000 kvadratmeter om norsk veghistorie.

Ketil Solvik-Olsen åpner den nye utstillinga i anledning Statens vegvesens 150 års jubileum.

I denne innovative utstillinga kan du se nærmere på 100 gjenstander i, alt fra små glassperler fra vikingtida til en massiv gravemaskin på 12 tonn. Utstillinga er interaktiv med rundt 40 prosjektorer og 30 skjerm.

**PUBLIKUM.** – Nye former for formidlingsteknikk og dramaturgiske grep gjør den historiske konteksten tilgjengelig og

interessant også for morgendagens publikum», sier museumsdirektør Geir Atle Stormbringer.

Det har vært jobbet med utstillinga i to og et halvt år, og prislappen er 20 millioner kroner. Utstillingen er lagd i samarbeid med de danske utstillingsarkitektene i Kvorning design & kommunikation. Kvorning. De har hatt lignende oppdrag i mer enn 40 land.

**UTSTILLINGEN.** –«Tida og vegen» er

blitt en unik fortelling, iscenesatt og designet for å skape et tidløst og fleksibelt rom for innlevelse og opplevelse», sier Stormbringer. Arkitektoniske løsninger og fleksibel formidling gir publikum spillerom til å velge hvor langt de ønsker å gå i dybden. Både dypdykk og en rask gjennomgang vil være mulig gjennom de teknikker vi tar i bruk i utstillingen, sier Stormbringer

**FAKTA****5**

tilbud på opprusting av E134 Svandalsflonatunnelen på Haukelivegen i Odda i Hordaland. Tilboda er frå 27,6 mill. kroner til 43,9 mill. kroner.

**BOMFRI 6-7 ÅR FØR**

Rv. 19 mellom Horten og E18 i Vestfold kan være nedbetalt og bomfri 6-7 år før tiden. Den før utskjelte bomveien åpnet tidlig i januar 2010. Etter planen skal den ha bompenger til 2025, men nå øker trafikken og inntektene så fort at veien kan være nedbetalt 6-7 år tidligere. (Foto: Kjell Wold)

# REGISTRERER

**Vi trenger bedre og mer detaljert informasjon om hva slags ulykker vi har med å gjøre for å få oversikt over utfordringene.**

Jacob Linhave, Helsedirektoratet

**FAKTA:**

På Skadelegevakten i Oslo skal de som kommer med sykkel-skade fylle ut et skjema med spørsmål rundt:

- skadested (vegkryss, sykkelveg adskilt fra bilveg, sykkelfelt markert i bilveg etc.
- Lysforhold
- Føre/underlag
- Sykkeltipe
- Dekktipe
- Passasjer
- Type ulykke
- Hjelm
- Fart
- Hensikt
- Inntak av alkohol/rus

vi store mørketall, det vil si syklistene som blir skadet uten at det blir registrert av Politiet, sier Arild Engebretsen i Statens vegvesen.

**MÅ FØLGE ULYKKENE TETT.** Veksten i bytrafikken skal skje uten bil - målet er å få flere til å sykle.

- Dette er noe vi må ta høyde for. Det er viktig å ha god oversikt over sykkelulykkene med tanke på tiltak - vi må ha minst mulig konfliktpunkter mellom syklistene og biler. Registreringen fra legevakten vil bidra

til et godt bilde av sykkelulykkene i Oslo, sier Engebretsen. Han legger til at Vegvesenets personskaderegister mangler de fleste sykkelulykkene med personskader. Det er særlig stor underrapportering på singelulykker.

For noen år siden ble det gjort en liknende registrering ved St. Olav og legevakten i Trondheim. Tallene derfra viste at Statens vegvesen sitt personskaderegister manglet nesten seks av sju sykkelulykker med personskade. ■

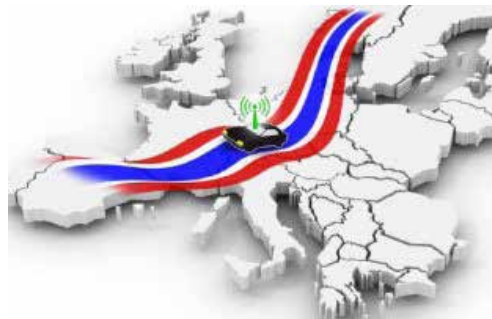
TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO OLE ARVID FLATMARK

**UTENRIKS:**

## VERDEN RUNDT

**VEGMYNDIGHETENE**

i Norge, Sverige, Finland, Danmark, Tyskland, Nederland, Storbritannia, Spania, Italia og Portugal utveksler nå trafikkdata ved hjelp av den internasjonale standarden Datex II. Det innebærer at en utenlandsk vognfør i Norge kan få trafikkmeldinger i Norge inn på sin GPS i et språk han forstår, og at en nordmann på veg gjennom Tyskland kan få meldinger om hendelser på radioen og navigasjonssystemet på norsk. Etter fire års arbeid har Vegvesenet nå lagt til rette for at andre kan bruke våre dynamiske data om reisetider fra de største byene, temperatur, nedbør og vind på vegene, bilder fra webkamera, samt meldinger om hendelser og vegarbeid.

**STATENS VEGVESEN**

har forlenget avtalen med Minnesota Department of Transportation (MnDOT) til å gjelde i ytterligere fem år. Samarbeidet med den amerikanske delstaten går langt tilbake i tid, flere ansatte i Statens vegvesen hatt studieopphold der og nå er Anne Lagüe fra Sintef tilbake etter et 11 måneders studieopphold der har hun jobbet med sin doktorgrad om georadar. MnDOT har et av verdens største utendørs forsøksfelt (MnRoad) som er 4 km lang og har rundt 100 forskjellige vegstrukturer. Nye betongkonstruksjoner ble bygd og forsøk viste at det er mulig å bruke georadar for å finne løse steiner i tunneltak, noe som kan være nyttig for kontroll med norske tunneler med stabilitetsproblemer.



(Foto: Håkon Aurlien)

**LONDON**

er nå i gang med å vurdere mulighetene for å bygge en 35 kilometer lang underjordisk vegtunnel i ring rundt hovedstaden. Hensikten er å ta unna vegtrafikk som er forventet å øke med 60% de kommende 20 årene og er beregnet å koste over 300 milliarder kroner. Ringvegen vil krysse elven Thames to ganger, en utfordring byggeteknisk er at den vil krysse et stort antall gamle tunneler for jernbane, undergrunn, vann og kloakk.

**63.000 BRUER**

på det amerikanske vegnettet er så dårlige at de krever snarlig vedlikehold. Det viser en kartlegging fra amerikanske vegmyndigheter. Et stadig større etterslep i vedlikeholdet av USAs bruer er i ferd med å bli et nasjonalt problem, heter det i en rapport som den amerikanske kongressen nylig har mottatt. Den peker på at myndighetene gjennom mange tiår har tatt for lett på vedlikeholdet av infrastrukturen i landet generelt, og bruene spesielt.

**UTSATTE TRAFIKANTGRUPPER**

som syklistene, motorsyklistene og fotgjengere har ikke den samme ulykkesforbedringen som andre trafikantgrupper i Europa, viser nye tall lagt frem av det internasjonale transportforum (ITF). Dødstallene i trafikken i Europa generelt gikk ned med 1,7 prosent fra 2011 til 2012 men ulykkesnedgangen for syklistene, motorsyklistene og fotgjengere har jevnet seg ut siden 2009-10. Noe av forklaringen er at det er blitt flere syklistene i trafikken, noe at det blir flere eldre trafikanter. I Europa er nå over 30 prosent av trafikantene over 65 år, i Japan er andelen på 55 prosent.

**KINA OVERTOK I 2009**

som verdens største bil og varebilmarked, og bygger veier og jernbane i høyt tempo. I løpet av fem år regner landet, med en befolkning nær 300 ganger så mange som Norge, med å passere USA også når det gjelder størrelsen på motorvegssystemet. Det var 74.000 km langt i 2010 og skal øke med 26.000 kilometer til innen 2020. Nylig tok landet i bruk verdens lengste brukonstruksjon over vann, den nesten 42 km lange Jiaozhou Bay Bridge. En ny rekord blir satt i 2016 med åpning av en 50 km lang dobbelt tre-feltsbru for å koble Hong Kong til Macau.



## NY ÅPNINGSDATO

Åpningen av 17 kilometer ny rv. 7 mellom Sokna og Ørgenvika (bildet) i Buskerud er utsatt fra tidlig juni til 27. juni. Vegen mellom Ringerike og Krødsherad som forkorter avstanden Oslo-Bergen med 20 kilometer åpnes likevel til planlagt tid og til en kostnad godt under forventet. (Foto: Helge Thorsby)

# SLIK LAGES ULYKKESANALYSENE

I kjølvannet av VGs artikkelserie om arbeidet med Statens vegvesen sine ulykkes-analysegrupper (UAG), gir Vegen og vi her en kort presentasjon av hvordan dette arbeidet foregår og prosessen som følges fra start til mål.

TEKST HERIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJONER MICHELLE GIGI STOLTENBERG/ COLOURBOX

**H**ver eneste dødsulykke blir nøye gransket av Statens vegvesen. Over hundre ulykkesundersøkere gjør alt fra å rykke ut til ulykker til å være vitne eller sakkyndige i rettsaker. Hver region har også ei ulykkes-analysegruppe (UAG) som består av en lege og eksperter på kjøretøy, trafikant og veg.

Hver stein blir snudd for å forstå hvorfor ulykka skjedde og hvorfor konsekvensene ble som de ble – og hva som kan forhindre ei liknende ulykke. UAG foreslår alt fra å sette opp et skilt lokalt til å endre vegnormaler.

Dette er den skjematiske gangen i UAG-arbeidet:

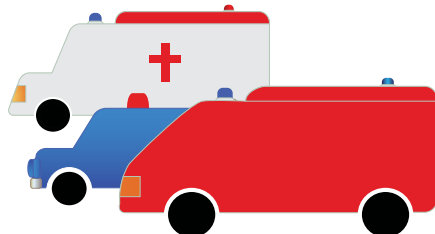
## 1. ULYKKE SKJER



## 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 kjørebannen 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.

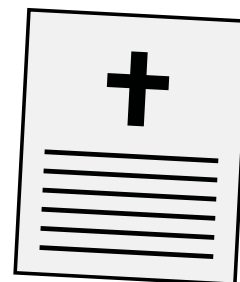
## 4.



### KJØRETØY UNDERSØKES I HALL

Når undersøkelsene på ulykkesstedet er ferdig, blir kjøretøyet undersøkt av Statens vegvesens eksperter i en trafikkhall/ulykkes-hall. 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, ulykkes-stedet, ulykkestype, 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 para-metere av betydning for å forstå ulykka.



FAKTA

4

entreprenører ønsker å skifte ut elektriske installasjoner i Svartistunnelen. Budene er fra 38,4 til 43,1 millioner kroner. Tunnelen på fv. 17 i Nordland er 7,6 kilometer.



MER TIL BUSS I TRONDHEIM

Trondheim er en av seks byområder som skal dele på kjempepotten på 812 millioner kroner som nå gis fra belønningsordningen for kollektivtransport i storyer. Trondheim(bildet) får 170 millioner kroner av dette. De øvrige er Oslo(280 mill), Bergen(162 mill), Stavanger(60 mill), Kristiansand(80 mill.) og Grenland(60 mill.) (Foto: Knut Opeide)

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.

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.

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.



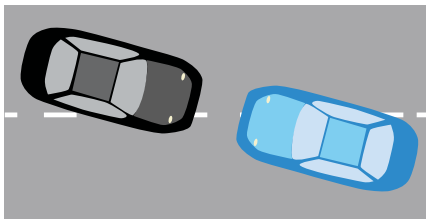
12.



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. Pårørende og forsvarer kan også be om innsyn i rapporter og informasjon.

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.

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 som til nå har vært untatt offentlighet sendes regionledelsen.



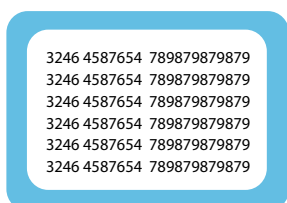
13.



RETTS SAK

Ett års tid etter ei ulykke der det er tatt ut tiltale blir det retts sak. Før rettsaken har ulykkesundersøkeren ofte møte med politijurister for å belyse saken og Politiet og Vegvesenet utveksler nødvendig informasjon. Ulykkesundersøker kan bli 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



## ELEKTRO I RASSIKRINGSTUNNEL

Hamratunnelen på fv. 517 i Suldal i Rogaland skal nå utstyres med diverse elektroutstyr. Rassikringstunnelen blir del av den nye forbindelsen over Sandsfjorden som åpnes neste år. Strekningen går mellom Tysingvatnet og Lovraeidet. (Foto: Statens vegvesen)



# – UTBYGGINGS FÅ FINANSIELL

– Jeg forutsetter at selska  
viktigste vegforbindelser,  
finansielle muskler til å lø

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

**D**et sier tidligere AP-statsråd og mangeårig fylkesrådmann Matz Sandman. De seneste årene har Sandman engasjert seg sterkt i samferdselssaker, blant annet gjennom sin tilknytning til Østlandssamarbeidet bestående av de åtte fylkene på Østlandet.

**FLERE MODELLER.** – Infrastrukturen i Norge har lidd under en åpenbar systemsvikt. Jeg har gjennom mange år arbeidet for reform av systemet for planlegging, utbygging og finansiering av veg og jernbane. Flere modeller har vært lansert. Alle har vært bedre enn den nåværende. Selv har jeg ment av selskapsorganisering er et must, enten det skjer gjennom å omdanne hele Statens vegvesen til et statsselskap eller gjennom utbyggingsselskap, sier Sandman.

**ROSER SOLVIK-OLSEN.** Han mener det er helt nødvendig dersom man skal klare å frigjøre seg fra den ineffektive, ressursløsende og klattvise vegutbyggingen som statsbudsjettets kortsiktighet er opphavet til.

–Jeg er derfor meget glad for samferd-

## 150-ÅRSJUBILEET:

TEKST OG FOTO SYNNOVE LIEN

### Trippelfeiring i Kvinnherad

Sist laurdag kom vegdirektør Terje Moe Gustavsen over fjellet for å åpne 25 nyrestaurerte kilometer av «Stavangerske postveg» i Kvinnherad. I tillegg feira vi Grunnlova og etaten sitt 150-års jubileum.

Vi kan i ettertid konkludere med at arrangementet var svært vellukka, og både vérgudane og publikum hadde «godfot». 300 porsjonar lapskaus gjekk med. Dette seier noko om oppmøtet, og her var dessutan kake og kaffe, saft og is til dei små. For dagen var lagt opp som ein god folkefest med mykje ungar og vaksne i alle aldrar, i samarbeid mellom Kvinnherad kommune, interesselaget for Postvegen og Statens vegvesen. Idrettslaget Ternan inviterte til halvmaraton på Postvegen

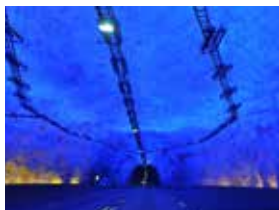
frå Utåker til Hellandsbrua der festen vart arrangert. Kanskje kan dette verte eit årvisst løp. Ordførar Synnøve Solbakken ønska velkommen til fest, spesielt dugnadsgjengen som har sytt for at tilskota til vegopprusting vert nytta på beste vis. Over 160 kvinnheringar har vore med på dugnadsarbeidet, både med handemakt og maskiner. Interesselaget er organisert slik at éin representant for kvar skulekrins sit i styret.



FAKTA

4

firma ga bud på utvidelse av 2,7 kilometer av rv. 509 ved Sola flyplass i Rogaland fra to til fire felt. Budene er fra 323,7 til 341,1 millioner kroner.



TUNNELKONGRESS I BERGEN

Norge skal arrangere verdens største tunnelkonferanse, World Tunnel Congress(WTC) i Bergen 9.- 15. juni 2017. Det ble bestemt på årets WTC i Brasil. Den internasjonale tunnelforeningen ITA har 71 medlemsland. Norge ble valgt som vertskap i konkurranse med Frankrike og Nederland. Norsk Forening for Fjellsprenningsteknikk (NFF) arrangerer konferansen. (Foto: Kjell Wold)

# SELSKAP MÅ LE MUSKLER

pet får en omfattende portefølje av våre at det omfatter alle landsdeler og at det får se oppgaven innenfor Stortingets oppdrag.

selsministerens initiativ når det gjelder statlig utbyggingselskap for veg, sier Matz Sandman.

**FORBEHOLD.** – Imidlertid tar jeg forbehold om hvordan dette kommer til å se ut i praksis. Gode initiativ i staten blir jo ofte knadd og høvlet og innskrenket slik at de mister sin kraft.

Jeg forutsetter derfor at selskapet får en omfattende portefølje av våre viktigste vegforbindelser, at det omfatter alle landsdeler og at det får finansielle muskler til å løse oppgaven innenfor Stortingets oppdrag. Det er nødvendig dersom selskapet skal ha legitimitet og gjennomføringskraft, sier Sandman.

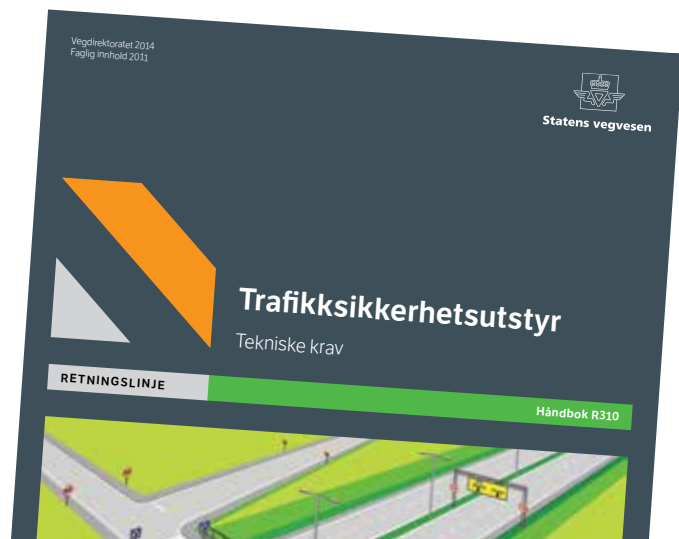
**KNUT BOGE.** – Når det gjelder utbyggingselskapet, så vet vi egentlig ikke mer enn at regjeringen bevilger 100 000 kroner til etablering av et interimselskap og at driften kan dekkes inn ved besparelser i kapittel 1320, og at selskapet kun skal beskjeftige seg med riksvegnettet (TEN-T), sier forsker og professor ved Høgskolen i Oslo og Akershus, Knut Boge. Han mener at ut fra det som står i proposisjon 97S (2013-

2014), så tyder alt på at selskapet skal kapitaliseres opp i 2015. Spørsmålene da blir jo hvor stor egenkapital selskapet får, og om det får statlige lånegarantier, for dette avgjør i sin tur hvor store prosjekter selskapet kan gjennomføre (og hvilke prosjekter som eventuelt skal tas ut av Vegvesenets ordinære organisasjon).

–Kort sagt, regjeringen har sagt A i revidert budsjett for 2014, men sier B tidligst i statsbudsjettet for 2015. Hvis vi ser oss litt tilbake, så vet vi at en slik modell kan virke. En tilsvarende modell med statlige aksjeselskap ble blant annet brukt for utbygging av hovedflyplassen på Gardermoen og for bygging av Gardermobanen.

I forbindelse med utbyggingen av hovedflyplassen og Gardermobanen vet vi at to store prosjekter ble gjennomført i rekordfart. Ut fra hva jeg fant da jeg skrev min hovedoppgave i statsvitenskap, var modellen med statlige aksjeselskaper som kunne operere relativt frikoblet fra Stortingets årlige budsjettvedtak helt avgjørende for å sikre den nødvendige fremdriften i prosjektene, sier Boge. ■

HÅNDBØKER:



## Håndbøker i ny drakt

– 1. juni legger vi om nettsidene for håndbøkene i Statens vegvesen. Det blir enklere å finne fram til den håndboka du trenger, sier Gyda Grendstad i Vegdirektoratet.

TEKST BENTE TOVIK

**H**åndbøkene i Statens vegvesen inneholder etatens fremste spisskompetanse innen planlegging, veibygging, drift og vedlikehold og andre veirelaterte fag som arkitektur og estetikk. De brukes av mer enn 35.000 fagfolk i andre etater, hos konsulenter, entreprenører, kommuner, fylkeskommuner og i alle Vegvesenets regioner.

**BRUKERVENNLI.** –De nye nettsidene blir mer brukervennlige. Det blir enklere å finne fram den håndboka du trenger, sier avdelingsleder Gyda Grendstad. Alle håndbøkene deles inn i hovedtemaer, hvert hovedtema får sin unike 100-nummerserie. Det betyr at alle håndbøkene får nye nummer. Under hvert hovedtema blir håndbøkene gruppert etter normaler, retningslinjer og veiledninger.

**FAGFOLKS BIBEL.** –Håndbøkene er fagfolkets bibel når de skal planlegge og prosjektere bruer, tunneler og veianlegg,

sette opp trafikkskilt, bygge gang- og sykkelveier eller legge til rette for universell utforming, forteller Grendstad. –Du finner håndbøkene også som liste med de nye numrene. I tillegg legger vi ut en liste med både gamle og nye nummer. Er du vant med å bruke «Håndbok 051, Arbeid på og ved veg», kan du lett finne den igjen med nytt nummer N301, forklarer Gry Horne Johansen, som følger opp arbeidet i Veg- og transportavdelingen.

**NETTE Å FINNE.** Håndbøkene ligger som tidligere på [www.vegvesen.no/Handboker](http://www.vegvesen.no/Handboker). Normaler og retningslinjer er kravdokumenter og de viktigste håndbøkene i Vegvesenets håndbokhierarki. Normaler er hjemlet i lovverk og gjelder all offentlig vei eller gate. Veiledninger er hjelpedokumenter til normalene og retningslinjene. De inneholder utdypende fagmateriell og beskriver mer i detalj hvordan normalkravene kan brukes. ■

UTBYGGING

TEKST OG FOTO GEIR BREKKE

## Regnboge ved Hardangerbrua

Sykkelturar og vandringar over Hardangerbrua blir endå meir opplevingsrikt, etter at Statens vegvesen har fått på plass regnbogelysa i gang- og sykkelveggtunnelane på både sider av fjorden.

Dei fargerike tunnellysa er ein del av elektro-opdraget for Hardangerbrua. Krevjande prosjektering førte til at lysa ikkje kom på plass til bruopninga 17.august 2013. Etterpå gjekk entreprenøren konkurs. Buet etter konkurransen har teke på seg fullføring av kontrakta, og arbeidet med dette pågår no. Eit synleg teikn er altså fargelysa i gang- og sykkelveggtunnelane på Bu og i Vallavik. Det er ikkje kvardagskost med separate tunnelar for fotgjengarar og syklistar på

norske riksveganlegg. Iallfall ikkje med slike dekorlys. Det var såleis med stor glede prosjektleiar Bente Johnsen Aase i Statens vegvesen markerte fullføringa av lysanlegget i lag med vertsordførarane kring Hardangerbrua, leiaren for brustyret og framømte turvandrarar frå bygdene kring brua. Ein runde Vegen og vi har gjort i etaten viser at det på E6 sør for Mo i Rana er ein kort sykkelveggtunnel på ei strekning der den øvrige vegtrafikken går i dagen.





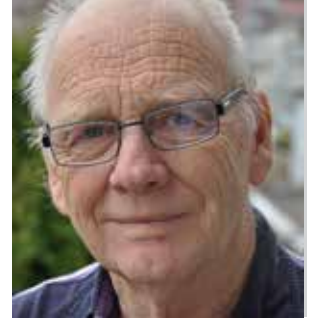
## LYS I EIKÅS

Det er lys i Eikåstunnelen, og mange spør om den ikkje kan takast i bruk snart? Det er til og med planta buskar ved tunnelinngangen på Haukås-sida, og mykje ser ut til å vere ferdig. –Eg skjønar godt at folk spør, og ventar på den nye traséen, seier prosjektleiar Steinar Eide. Men det står mykje arbeid att enno. Dei har starta monteringa av støyskjerming på utsida av brurekkverket. (Foto: Synnøve Lien)

## KRONIKK:

„Veien vil bli den desidert korteste, raskeste og mest driftssikre av fjellovergangene. Dag Bjørnland

# E 134 over Haukeli bør bli hovedforbindelsen mellom Vest- og Øst-Norge



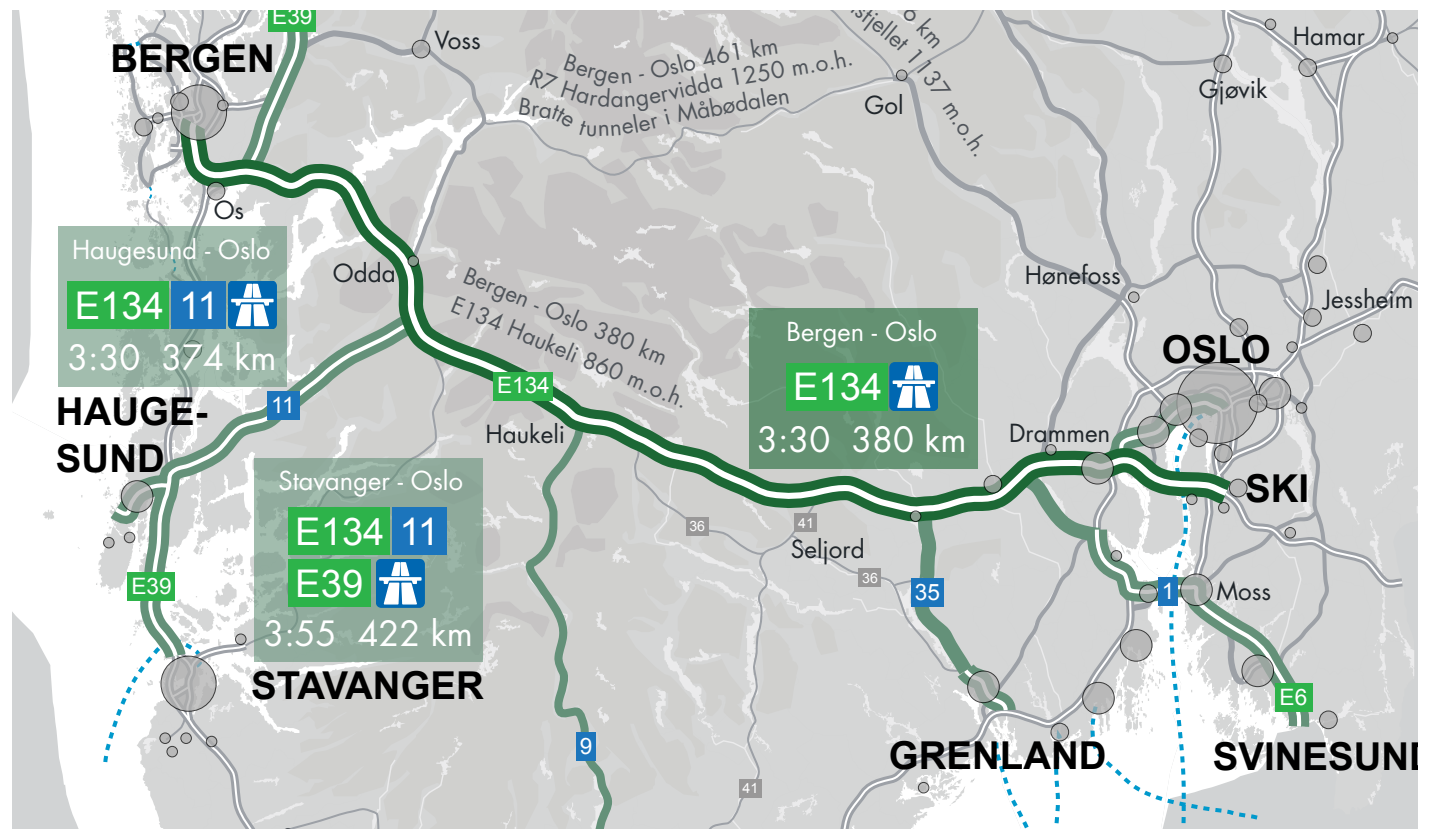
Dag Bjørnland, professor i sosial-økonomi

Jeg har sett på de fem aktuelle forbindelsene: Filefjell, Hardangervidda, Hemsedal, Aurland og Haukeli og har kommet til at forbindelsen over Haukeli bør bli løsningen på den politiske hodepinen.

**LITT HISTORIE.** Fjellovergangen ved Haukeli sto ferdig mot slutten av 1800-tallet med veidirektør Hans H. Krag som drivkraft for anlegget. I Norsk vegplan fra 1969 foreslår komiteen at det satses på veiforbindelsene over Hardangervidda og Haukeli som hovedforbindelser. Politisk praksis førte ikke til noen satsing, men i stortingsmeldingen om Norsk vegplan 1986-89 dukker saken opp igjen. Det var under regjeringen Willoch som skriver at hovedforbindelsen mellom Oslo og Bergen i noen år vil komme til å gå over Hardangervidda om sommeren og over Haukeli om vinteren. Når veien mellom Flåm og Gudvangen kom til å stå ferdig, burde hovedforbindelsen gå gjennom Hallingdal til Hol og videre over Aurland for å kobles opp mot veien fra Flåm, mente regjeringen. I Nasjonal transportplan 2014-2023 kan jeg ikke finne noen diskusjon om hovedforbindelser, men skal jeg dømme etter politisk praksis, er det vel den lengste forbindelsen over fjellet, den over Filefjell, som har fått mest oppmerksomhet. Noen erklært satsing på en eller flere hovedforbindelser har jeg imidlertid ikke funnet. Det virker som om Statens vegvesen har innsett behovet for en giv i samarbeidets ånd når etaten nå har invitert en mengde organisasjoner den 11. juni i år til en såkalt innspillskonferanse om øst-vest-utredningen. Kanskje kan det nå bli realpolitisk prioritering og ikke bare retorikk. Vi har jo fått en regjering som vil satse på veibygging.

**FREMTIDENS HOVEDFORBINDELSE.** Jeg har sett på de fem aktuelle forbindelsene: Filefjell, Hardangervidda, Hemsedal, Aurland og Haukeli og har kommet til at forbindelsen over Haukeli bør bli løsningen på den politiske hodepinen. Jeg viser til vedlagte kart med de fire viktigste forbindelsene tegnet inn i regi av Vegforum Øst-Vest. I dag går E134 til Haugesund, men på kartet er veien forlenget til Bergen. Jeg benytter meg i fortsettelsen av opplysninger jeg har fått fra Vegforum Øst-Vest.

Veien er tenkt som firefelts motorvei, og fjellovergangen blir ved tunneler senket



INNGANG TIL BILDE: Xakjdghfkjashdfkjashdkjf akjshdfkjashdf akjsdghfkjdasf jdhfakjsdghfksajdf aksdjfhaskdjfhaskdjfh aksdjfhaskdjfh askdjfhaskdjfh asdkjfh asdfa kjhasdkfjh asdjf (Foto: Xxxxx xxxx)

fra dagens 1085 meter over havet til 860 meter. Dermed blir overgangen lavere enn for alle de andre fjellovergangene. En betydelig slyng på veien i Telemark vil bli rettet ut, og 42 km vil bli kortet inn. Bro over Hardangerfjorden fører veien vestover, hvor den møter den nye og fergefrie E39 Kristiansand-Trondheim nær Bergen.

**BUSS OG TUNGTRAFIKK.** Når prosjektet blir realisert, vil det meste av dagens tungtrafikk over fjellovergangene trolig bli overført til den nye veien, og veien blir viktig for ekspressbuss over fjellet mellom Bergen og Oslo. Det er rimelig grunn til å tro at mange reisende vil gå over fra andre transportformer når veien er ferdig. Jeg kan ikke finne at disse perspektivene har vært fremme i offentlige regnestykker for forbindelsen mellom Bergen og Oslo. Veien vil bli den desidert korteste, raskeste og mest driftssikre av fjellovergangene. På grunn av sine gunstige konsekvenser blir veien av aktørene også kalt Miljøvegen Øst-Vest. Kjøretidene på kartet bygger på antatte fremtidige hastighetsgrenser på valgt veistandard. Selv om E134 blir en ho-

vedforbindelse over fjellet, bør det fortsatt investeres i andre overganger.

### SAMFUNNSNYTTEN TIL POSJEKTET.

Prosjektet kan komme til å skape brutto nytte på 58 milliarder kroner neddiskontert til nåverdi når vi bare tar hensyn til de vanlige komponentene i nytte-/kostnadsanalysen. Tar vi med færre ulykker og mindre forurensninger, kan brutto nytten kanskje stige til 65 milliarder. Tallene er hentet fra presentasjonen til Oslo economics på den nasjonale veikonferansen til OFV i februar 2014 og tilpasset av meg til prosjektet. Den samlede brutto nytten på i alt nærmere 65 milliarder er mer enn de foreløpig beregnede anleggskostnadene på 60 milliarder. Differansen gir aktørene og meg tro på at prosjektet vil ha positiv samfunnsnytte.

**RINGVIRKNINGER.** Nytteløshetsanalyser fanger vanligvis ikke opp muligheter som veier kan føre til når regioner bindes sammen og danner sammenhengende arbeidsmarked. En slik mulighet kan gi

innovasjon, produktutvikling, effektivisering, bedre logistikk og verdiskaping for å nevne noen iøynefallende virkninger. Nå er det utgitt to rapporter i forbindelse med fergefri E39 om slik verdiskaping. Rapportene kan ha relevans for prosjektet. Veien vil fra Odda ha en arm til Haugesund og en til Bergen. Med fergefri E39 kan triangelet Haugesund-Bergen-Odda-Haugesund gi grunnlag for utvikling av sammenhengende arbeidsmarked og merverdi. Kanskje skal Stavanger også trekkes inn i analysene når forbindelsen til Ryfylke (ryfast) og over Boknafjorden (rogfast) er på plass. Det andre eksemplet omfatter triangelet Drammen-Grenland-Notodden-Kongsberg-Drammen. Kanskje kan motorveitbygging i dette området gi de industrielle tyngdepunktene der merverdi. I influensområdet til veiprojektet finner vi åtte av de ti største tettstedsområdene i Norge med en befolkningssammensetning på nærmere 3 millioner i dag og trolig 4 millioner i 2030.

Veiforbindelsen kan påvirke transport- og logistikkforholdene og lede til gunstige bevegelser i arbeidsmarked og bosetting, om regjeringen våger å satse. ■

## FAKTA

# 9

bud er gitt på bygging av g/s-veg kulvert under rv 23 ved Amtmannsvingen i Lier i Buskerud. Budene er fra 15,6 til 20,6 millioner kroner.



## NY PRIS TIL RISØYBRUA

I disse dagar fyller Risøybrua 75 år. Då passar det godt at brua har vunne nok ein pris. Denne gongen er det Norsk forening for betongrehabilitering som har tildelt brua Betongrehabiliteringsprisen for 2014. Førre gongen var då brua vann vegdirektørens Vakre Vegars Pris i 2008. (Foto: Knut Arne Gjertsen)

## VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

”I dag erkjenner jeg at vi burde delt mer og vært enda mer aktive, særlig overfor de pårørende og etterlatte. Vi burde sett klarere at dette kunne bidratt til å gjøre sorgen og savnet litt mindre vanskelig, i alle fall for mange av dem.



Vegdirektør:  
Terje Moe Gustavsen

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

# NÅR DET STORMER

At VG tar opp offentlighet i forvaltningen både generelt og gjennom enkeltsaker er en av pressens viktigste oppgaver. Men det sårer meg dypt at avisen vinkler det slik at dette er et bevisst hemmelighold for å skjule at veg og vegforhold har vært avgjørende eller medvirkende i dødsulykker. Statens vegvesen har bare hatt ett mål med dette arbeidet: Å bedre trafiksikkerheten.

**V**G fikk i vinter innsyn i flere Ulykkesanalyse-rapporter fra vårt UAG-arbeid. Hensikten fra vår side var at dette kunne bidra til å sette lys på dødsulykker og bakenforliggende årsaker, og da særlig forhold knyttet til vegen. Avisens journalister har i flere måneder arbeidet metodisk og grundig med rapportene.

**NÅR AVISEN PRESENTERT SAKEN**, var fokuset på offentlighet - og da det hovedpoenget at UAG-rapportene er unntatt fra alminnelig offentlighet.

**AT VG TAR OPP** offentlighet i forvaltningen generelt, og spørsmålet om offentlighet i enkeltsaker er ikke bare greit, det er en av pressens viktigste oppgaver. Men det sårer meg dypt og inderlig at VG vinkler det slik at dette er et bevisst hemmelighold for å skjule at veg og vegforhold har vært avgjørende eller medvirkende i dødsulykker. Vi har alle i Statens vegvesen bare hatt ett mål med dette arbeidet: Å bedre trafiksikkerheten.

**AT VI HAR SKJULT** at veg og vegforhold har hatt betydning for ulykker faller også på sin egen urimelighet. Hvert år har vi gitt ut en omfattende UAG-årsrapport og i flere tilfeller temaanalyser, noe som vi aktivt har spilte inn for pressen i form av pressemeldinger og pressekonferanser. Alle disse analysene - som bygger på UAG-rapportene - har vært offentlige. I analysene er veg og vegforhold godt belyst.

**I DAG ERKJENNER** jeg at vi burde delt mer og vært enda mer aktive, særlig overfor de pårørende og etterlatte. Vi burde sett klarere at dette kunne bidratt til å gjøre sorgen og savnet litt mindre vanskelig, i alle fall for mange av dem. Her gir

jeg en uforbeholden unnskyldning overfor de som ikke har fått det innsynet de hadde ønsket. Vi har nå lagt til rette for at pårørende skal få innsyn i rapportene. Når det gjelder politi og rettsvesenet, har vi i mange år hatt et godt og løpende samarbeid med påtalemyndigheten og politiet. Det vil nå bli en gjennomgang og analyse av hvordan dette samarbeidet kan bedres ytterligere. Vi, sammen med Riksadvokaten og politiet, arbeider for sikre gode framtidige rutiner. På kort sikt har vi allerede hatt møte med Riksadvokaten for å sikre en god praktisering i den nærmeste framtid.

**DET ER BRA AT STATSRAÐEN** nedsetter et uavhengig utvalg som skal gjennomgå alle relevante sider av vår håndtering av UAG-rapportene. Dette er et viktig arbeid, både for de etterlatte, for rettsapparatet og ikke minst for trafiksikkerheten. Vi vet at VG fortsatt arbeider med saken og vi kan derfor ikke vite hva som kan komme opp i fortsettelsen. Men jeg håper at når det gjelder selve hovedspørsmålet - håndteringen av UAG-rapportene - bør det bli en sak for utvalget, og så får vi komme tilbake til konsekvensene når den tid kommer.

”At vi har skjult at veg og vegforhold har hatt betydning for ulykker faller på sin egen urimelighet. Hvert år har vi gitt ut en omfattende UAG-årsrapport og i flere tilfeller temaanalyser, noe som vi aktivt har spilte inn for pressen i form av pressemeldinger og pressekonferanser.

**NÅR DET STORMER**, har «skipperen» en av de mest krevende og utsatte posisjonene, og det har jeg virkelig følt både på kropp og sjel. Samtidig har støtten fra ansatte vært formidabel og bidratt til at dagene har blitt levelige. Det er mange andre i Statens vegvesen som har krevende og utsatte posisjoner i forhold til UAG-arbeidet, og som har måtte ta store belastninger. Mange har stått fram modig og ærlig, men samtidig følt at de ikke har fått belyst saken slik de ville. Jeg er takknemlig og stolt over den måten de har håndtert saken. Men det tar dessverre ikke bort den belastningen det er å få negative kommentarer på kjøpesenteret eller den indre uroen som føles før intervjuet står på trykk. Det er jeg lei meg for - og føler virkelig med hver og en av dere. Men uavhengig av storm og påståtte motiver er en ting likevel helt klart for oss alle sammen i Statens vegvesen: Vi har alle arbeidet ut fra ett eneste motiv og en eneste hensikt: Å spare menneskeliv i trafikken. ■

## BREV TIL «VEGEN OG VI»

Statens vegvesen fyller 150 år og knytter begivenheten til at ingeniør-offiseren og veibyggeren Christian Vilhelm Bergh ble utnevnt til statens første veidirektør våren 1864. Men det begynte mye tidligere.

Fra 1790-årene var Peder Anker dynamisk generalveintendant i Akershus stift med ambisjoner om å bli nasjonal vegsjef. Etter 1814 måtte statens penger brukes til andre og mer akutte formål enn veibygging, men etter 10 til 20 år var blant andre veiinspektør H. C. Finne i Bergen - og veimestrene G. N. Crøger i Stavanger - og Georg Daniel Barth Johnson i Nedenes - og Mandal og Lister Amt i full sving med å utbedre gamle vegger og bru og bygge nye.

I 1838 sendte den norske regjeringen og dermed kong Karl Johan, Johnson på en stor studiereise for å sette seg inn i moderne vei-, bru- og vannbygging i landene rundt Nordsjøen. Da han kom hjem, skrev han Haandbog for Veioffisieranter som ble Norges første lærebok i faget. Boka kom ut i 1839 og ble brukt både i Norge og Sverige. Basert på skotske og engelske forbilder konstruerte Johnson Nordens første store hengebru med et spenn på ca. 53 meter. Det var Bakke bru over elva Sira i Vestlandske hovedvei i Flekkefjord. Den ble approbert av Departementet 26. april 1841 og byggingen kom snart i gang.

Johnson flyttet til Oslo tidlig i 1842 og Bergh kom til bruanlegget som assistent samme år. Vinteren 1843 varslet Bergh Departementet om at han mente hengebru-kjedene var for svake og foreslo forsterkning. Departementet aksepterte bekymringen og Bergh ble utnevnt til ansvarlig anleggsbestyrer i mai 1843. Dermed fikk brua en asymmetriske løsning med to kjeder på hver side i hovedspennet og tre i sidespennene. Den er ikke blitt brukt siden i norske hengebru.

I 1840-årene konkurrerte Johnson og Bergh om planene for Ljabrochaussen fra Oslo mot Østfold og statsråd Stang valgte Berghs design. Johnson tok de to faglige nederlagene tungt og nevnte aldri Bergh med navn når han seinere skrev om yrkeslivet sitt. Konflikten med Stang la han derimot ikke skjul på.

Georg Daniel Barth Johnson (1794-1872) hørte ikke til de gammeldagse veibyggerne i Norge. I sine forslag til store nasjonale samferdselsløsninger var han langt forut for sin tid. Men han insisterte på nøktern sparsommelighet i de taktiske valgene, og er derfor blitt stående som forsvarer av den gamle veistandarden. Han representerer like fullt en spennende og allsidig overgangsperiode som viser framover mot det moderne. Den tekniske problemløseren Christian Vilhelm Bergh var på rett sted til rett tid, og ble dermed fanebæreren for den nye tid.

Hans Seland, sivilingeniør,  
Kristiansand.



EL-BILØYA FINNØY

# Elektriske øyboere

Familien Erik og Dagny Astad med barna Vebjørn, Liv og Bård Erik reiser elektrisk hver dag. – Elbilen er perfekt for oss, sier de. På Finnøy nordøst for Stavanger er bil og ferje eneste transportmåte, ingen andre steder i landet blir det solgt flere elbiler i forhold til innbyggertallet.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN



«**S**nu spørsmålet om «hvorfør» til «hvorfør ikke?» Det er helt logisk for oss å ha slike biler, sier Erik Astad. Den hvite bilen kom for tre år siden, midt i mai kom den røde og familien ble hel-elektrisk.

**PENDLER.** Han pendler til jobb i Stavanger hver dag, det samme gjør kona Dagny og tre ganger i uka kjører de datteren Liv dit til trening. Med elbil slipper de å betale bompenger, og de opplever å bidra til miljøriktig transport. Begrepet «rekkeviddeangst» kjenner de fra den tre år gamle bilen, med den andre nå er problemet borte. Den kan gå inntil 50 mil på en lading. – Skal vi lenger enn det, til Oslo eller til Nord-Norge, tar vi fly uansett, sier Astad.

**DEKKER BEHOV.** – Da vi kjøpte den første elbilen for tre år siden, tenkte vi at vi bare skulle bruke den lokalt. Men etter hvert har den overtatt mer og mer og nå har vi byttet ut også den andre bensinbilen med en elbil. Disse bilene dekker vårt behov på en utmerket måte, sier Erik Astad. Den tidligere bilselgeren tror forandringene vil komme fort. – Om ti år vil vi neppe ha biler med bensin/dieselmotor i salg slik vi kjenner dem i dag, spår han.

Tall fra miljøorganisasjonen Grønn Bil forteller at Finnøy har den desidert høyeste elbilettheten i landet, i forhold til befolkning. 59 solgte elbiler i fjor til ut mars i år, i en øybefolkning på 2790 gir en elbiletthet over fem ganger høyere enn Stavanger, som for ti år siden var Norges elbilhovedstad.

**LANDFAST.** Forklaringen ligger mye i at Finnøy i 2010 ble landfast via en fire kilometer lang undersjøisk tunnel. Der er det gratis for elbiler mens det koster 150 kroner for andre, hver vei.

– Nåja, med avtale slipper vi med 90 kroner hver vei, men likevel blir besparelsen så stor at den nok er avgjørende for de fleste, sier Ingrid Værum Larsen. Hun ble dagpendler for 14 år siden og kjøpte elbilen sin drøye året etter at tunnelen ble åpnet. Miljøinteressen var der, men historiene om ødelagte batterier på de første bilene skremte. Hun mener at gode erfaringer blant de som har kjøpt de nyere elbilene, er en av årsakene til at stadig flere er kommet til.

– Det er nok også slik at mange har fått et puff til å prøve noe nytt som mange hadde meninger om, men som viser seg å fungere aldeles utmerket, sier hun.

Fornøyd. Den holdningen har også nådd kvinnegruppen som møtes til hekking og meningsutveksling i det gamle fergekaihuset hver fjortendedag.

– Folk er fornøyd med bilene sine, det kan godt hende det blir litt urettferdig at elbilene ikke skal bidra til å nedbetale tunnelen men det er ikke blitt noen høylydt krangel av den grunn, sier primus motor Tove Rosland.

– Elektrisk transport er fine greier, smiler heklevenninne Reidun Asheim. Til daglig kjører hun elektrisk rullestol mellom hjemmet og fergebyen Judaberg. Hun ønsker flere elektriske kjøretøyer hjertelig velkommen til øya. ■



1



2



3

**1. STORFORNØYD:** Torry Michaelsen pendler fem mil hver veg og er storfornøyd med å kjøre elektrisk.

**2. GRATIS:** Fri passering i tunnelen har bidratt godt til elbilbestanden på Finnøy.

**3. ELKJØRER:** – «Mercedesen» går veldig fint, sier Reidun Asheim, medlem av hekkegruppa og elkjører hun også.

**4. MENINGER:** – Vi bestemmer ikke, men har meninger, sier Tove Rosland som inviterer til hekking i det inntil for to år siden Vegvesen-eide fergehuset. Bompengeselskapets økonomi bekymrer ikke hekleforeningen, her representert med fra venstre Torbjørg Hebnes, Liv Dahlseng Østebø, Mathilde Bokn og Ingrid Vestbø.

**5. I FRONT:** På landlige Finnøy er det solgt flere elbiler enn noe annet sted i landet, folketallet tatt i betraktning.

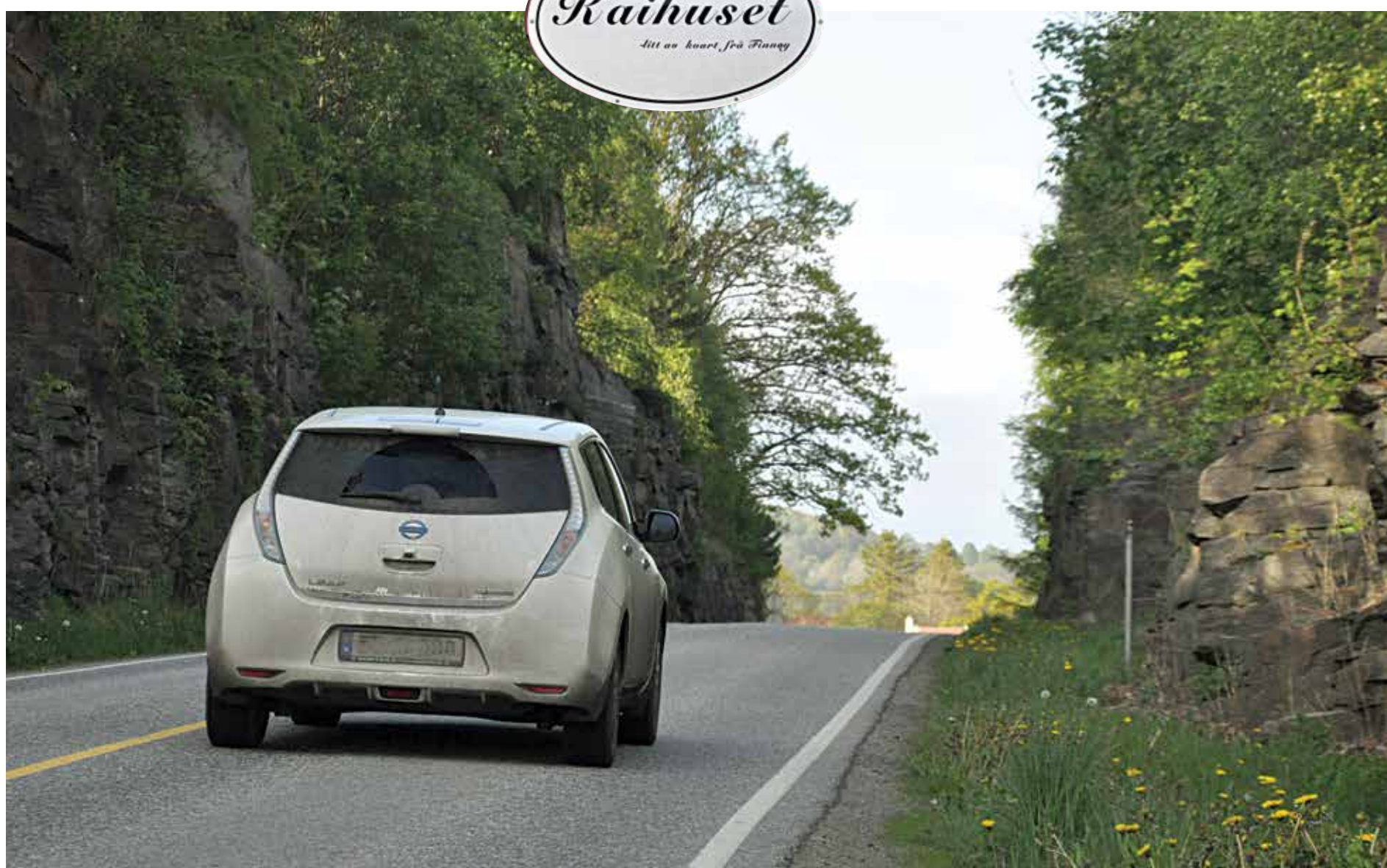
**6. HVERDAG:** Det står en elbil på mang en gårds plass.

**7. FUNGERER:** – Elbilen har fungert bedre enn vi forestilte oss, sier Ingrid Værum Larsen som har pendlet elektrisk i to år.



4





# Vil bygge bru mellom

De to ordførerne Børre Jacobsen i Horten og Tage Pettersen i Moss opplever Oslofjorden som en kulturell barriere mellom de to nabobyene. Nå fester de sin lit til at Statens vegvesens prosjektleder Anders Jordbakke bryter barrieren med en fast vegforbindelse.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«Oslofjorden hindrer den regiondannelsen som ellers hadde vært naturlig. En fast forbindelse vil knytte oss sammen i en felles arbeids- og bosetningsregion og det er viktig for oss, sier de to ordførerne. De er begge med i en ekstern referansegruppe for konseptvalgutredningen som Vegvesenet skal levere til Regjeringen etter sommeren. De har klare forventninger om løsninger som virker både nasjonalt og lokalt.

**INSPIRERT AV E39.** Konseptvalgutredningen lages for Samferdselsdepartementet og er utløst av vedtak i fylkestingene i Østfold og Vestfold om å få utredet mulighetene for en fast forbindelse over Oslofjorden. Fylkespolitikkerne har latt seg inspirere av argumentasjon og teknisk kreativitet i prosjektet «Fergefri E39». Fergesambandet er Norges mest trafikkerte riksvegforbindelse, spesielt i Moss er det store utfordringer med lokalvegnettet. Nå er Vegvesenet, i samarbeid med Jernbaneverket og Kystverket, i gang med detaljerte beregninger. Brede korridorer for en ny forbindelse mellom E6 i øst og E18 i vest sjekkes ut i forhold til hva som er faktisk mulig å få til teknisk sett.

**BARRIERE.** –Det vi er opptatt av, er at vi får til en sammenknytning av en region som overhode ikke henger sammen i dag, sier Mosseordfører Tage Pettersen. Han trekker frem høyskolestruktur som eksempel på Oslofjorden som kulturell barriere. Nabobyen Horten har et godt høyskoletilbud,

men ungdom fra Moss reiser til Fredrikstad eller Halden. Tanker om et høyskolesamarbeid over fjorden har strandet. Han mer enn antyder at dette har kulturelle årsaker, at nabobyen oppleves å være lengre unna enn den virkelig er.

**INTERESSER.** Tidlig i mai inviterte de to ordførerne næringslivet og politikere i Østfold og Vestfold til et møte i Åsgårdstrand for å diskutere planene for en fast forbindelse over fjorden. Det kom klart frem at det er sterke natur- og kulturverninteresser i fjordområdet som gjør det vanskelig å finne plass til en ny forbindelse. Men behovet er der, Statistisk sentralbyrå regner med at befolkningen langs Oslofjorden vil øke med en halv million de kommende årene. Næringslivet ønsker klart e vedre forbindelse, blant annet ble det vist til at en storstilt industriutvikling i Grenland vil dra nytte av en bedre forbindelse på veg mot utlandet.

**FOLKEVEKST.** –Kortsiktige, politiske bekvemmelighetshensyn som unngår konflikt kan ikke stå i veien for å møte befolkningsveksten og vareflyten i Norge med tilpassede og robuste samferdselsløsninger, påpeker NHOs regiondirektør Espen Nøklebye Evensen i Østfold og Kristin Saga i Vestfold i en felles uttalelse etter møtet.

De to ordførerne understreker at de vil la planleggerne jobbe videre før de bestemmer seg politisk for hvor de mener en bru eller tunnel bør gå. –En erstatter for fergeforbindelsen er ikke en sak for Moss og Horten alene, vi er kun vertskap for fergekaiene. Å få til en ny forbindelse er viktig for hele Sør-Norge, sier de. ■



**ORDFØRERNE** Børre Jacobsen i Horten (til venstre) og Tage Pettersen i Moss opplever Oslofjorden leder Anders Jordbakke må ta hensyn til i KVU-arbeidet som nå pågår.

## Inspirert av E39

De første planer om en bru over Ytre Oslofjord ble presentert i 1917, planlegging har vært satt i gang flere ganger men har aldri ført frem.

Det har endret seg etter at politiske miljøer og næringslivsinteresser langs E39 mellom Trondheim og Kristiansand har fått de sentrale myndigheter med på et mål om å bygge en fergefri E39.

De syv gjenværende fergestrekningene skal bort, og vegene i mellom skal bli bedre. Gevinsten er bedret konkurransekraft i et område av landet som har veldig stor verdiskaping.

Proessen har fått miljøer i Østfold og Vestfold til å engasjere seg påny for en fergefri Oslofjordkryssing siden dette er landets desidert største fergesamband. Samferdselsdepartementet har bestilt en konseptvalgutredning og den skal være ferdig over sommeren.

## FAKTA: FORELØPIGE FUNN

- Bygging av fast forbindelse fra E6 til E18 kan gi undersjøiske tunneler som blir 16-18 km.
- En bru over Oslofjorden kan bli minst dobbelt så dyr som en undersjøisk tunnel i samme «spor», men vil ha lavere kostnader til drift og vedlikehold.
- Det er mulig å passere Jeløya i en fjelltunnel, mens tykke løsmasser lenger sør gjør dette vanskelig. Bygging av tunnel i løsmasser er dobbelt så dyrt som fjelltunnel, og krever midlertidige naturinngrep.
- Bruer sør for Hurum krever svært lange spenn, opptil 1900 meter, en bru ved Filtvet med et spenn på 1400 meter (Hardangerbruas hovedspenn er 1310 m).
- Lange bruspenn betyr høye tårn (Hardangerbrua: 200 m høye tårn, i et annet landskap)
- Bruer ved Hurum og mellom Moss - Horten kan kreve 3-4 km lange tunneler på land, blant annet for å unngå arealkonflikter.
- Hengebruer med lange spenn og rørbru er ikke egnet for tog, derfor er det ikke aktuelt å få med jernbane mellom Moss - Horten. En undersjøisk jernbane vil bli svært lang ut ifra togenes krav til stigning.

# n kulturer



som en kulturell barriere. Det er et av momentene Statens vegvesens prosjekt-



## Spår om fremtidens trafikk

Den største trafikkveksten over Oslofjorden etter eventuell bygging av fast forbindelse ser ut til å være lokaltrafikk mellom nabobyene Moss og Horten. En tunnel eller bru vil neppe øke fjerntrafikken «fra sør mot sør» (i en omvendt U over Oslofjorden). Men derimot overføre trafikk fra E18 til E6.

TEKST OG FOTO: HÅKON AURLIEN

**D**et viser seg når prosjektarbeiderne bruker sine transportmodeller for å finne ut hvilke vegløsninger som kan gi best samfunnsnytte på lang sikt.

En fast forbindelse vil trolig føre til kraftig trafikkvekst over Oslofjorden. Mye av økningen skyldes endret valg av reisemål for korte, lokale reiser. Dessuten endrer mange reiserute til og fra Oslo og dette avlaste Oslo sentrum for trafikk. En forventet befolkningsvekst i regionen rundt Oslofjorden på over en halv million mennesker frem mot 2030 vil uten nye vegforbindelser gi en trafikkøkning fra over 7000 (i 2010) til 18.000 biler i et gjennomsnittsdøgn i Oslofjordtunnelen og fra 4500 til 6500 biler med dagens fergesamband.

Nye forbindelser vil redusere kjøring om Oslo med ca 10.000 biler i et døgn men vil også generere ny trafikk. Planleggerne har beregnet at en ny forbindelse over Hurum kan få rundt 30.000 biler pr døgn i 2030 om den ikke har bompenger, en fast forbindelse i området Moss-Horten ca 40-50.000 biler.

–Veldig mye vil være lokaltrafikk mellom de to nabobyene. Når hovedstrømmen for fjerntrafikk ikke lenger vil være «sør mot sør», men «sørvest mot nordøst», er det fordi en fast Oslofjordforbindelse vil gi kortere veg fra Vestfold og Sørlandet mot Oslo øst og nordover enn dagens rute på E18 om Drammen, forteller Tonje Holm som styrer konseptutviklingen.

I KVVU-rapporten får Regjeringen en utredning om hvordan landet bør utvikle transporttilbudet på tvers av Oslofjorden, inklusive et forslag til anbefalt prinsippvalg blant flere forslag. Sivilingeniøren skal sjekke hvordan ulike alternative vegløsninger tilfredsstiller transportbehovene. I arbeidet vil hun bruke tilgjengelige data til å skape et best mulig transportsystem som har størst mulig nytte for flest mulig borgere.

– En fast forbindelse vil gi nytte for andre reiser og transporter enn de som i dag bruker ferja. Ved å utnytte disse mulighetene kan vi styrke samfunnsøkonomisk lønnsomhet og regionale virkninger av investeringene, påpeker Tonje Holm.

Transportmodeller er nyttige verktøy for å vurdere virkninger av alternative konsepter for et framtidig transportsystem over Oslofjorden. Transportmodeller eller trafikkberegningsmodeller vil ut fra data om befolkning, arbeidsplasser, bilhold, transporttilbud, kostnader knyttet til transporttilbudet osv. beregne trafikkstrømmene fordelt på reisemiddel og reisehensikt, samt endring i reisetid.

Beregningene baseres på Statistisk sentralbyrås prognoser for bolig- og arbeidsplassutvikling frem mot år 2030. Dataverktøyet er under kontinuerlig forbedring og beregningene sjekkes mot trafikktegninger fra dagens situasjon. ■



**NYTTE VIKTIG:** – Det er viktig å bygge noe som er til nytte for flest mulig, sier Tonje Holm.

**KART:** De svarte pilene viser de viktigste transportstrømmene som i dag bruker Oslofjordtunnelen og ferja Moss - Horten. De røde pilene er de strømmene som vil bidra mest til økt trafikk på en eventuell fast forbindelse Moss - Horten. (Illustrasjon: Knut Runningen)



7 OSLOFJORD-ORDFØRERE:

# TROR MEST PÅ KRYSSING I YTRE OSLOFJORD

Vegen og vi har spurt sju ordførere på hver side av Oslofjorden hva de tenker om ny forbindelse over fjorden. De fleste tror mest på ny kryssing i ytre Oslofjord, men er skeptiske til å få den på sin egen dørstokk.

TEKST KJELL WOLD

**D**e sju ordførerne er fra henholdsvis Frogn (Akershus), Vestby (Akershus), Moss (Østfold) og Rygge (Østfold) på østsiden av Oslofjorden og Hurum (Buskerud), Horten (Vestfold) og Tønsberg (Vestfold) på vestsiden. Vi har stilt ordførerne følgende spørsmål:

**1) HVA SLAGS LØSNING (BRU ELLER TUNNEL) ØNSKER DU OG HVOR BØR DEN LIGGE?**

**2) HVILKE FORDELER OG ULEMPER FINS HVIS DIN KOMMUNE BLIR VALGT FOR EVENTUELL ILANDFØRING AV EN NY OSLOFJORDKRYSSING?**



**ORDFØRER  
BØRRE JACOBSEN, HORTEN KOMMUNE:**

**1)** – Jeg ser for meg en blandingsløsning hvor det ut fra land, på begge sider, fremføres en lav broløsning. I skipsleia kombineres det med en rørbro (samme som utredes på E39)

**2)** – Kommer an på løsning som velges. Fordelen er at vi kan få flyt i den store trafikken (3 mill biler,) få løsninger som er mer regulære, raskere overfart, sikrer næringslivet flyt, bidra til regionforstørrelse, felles bo- og arbeidsmarked, en virkelig «linke» øst/vest, gir rom for ny byutvikling, redusert forurensning. – Mulige ulemper er også avhengig av løsning. En forbindelse sør for Horten er etter min mening utelukkende positivt. En løsning nord for Horten løser ikke problemet. Skulle Statens Vegvesen konkludere med en løsning i sentrum eller på Karljohansvern (som alle i Horten er i mot,) blir arealkonfliktene store og folkelig motstand massiv. Det vil være veldig ødeleggende for Horten.

**ORDFØRER  
THORE WESTBY,  
FROGN KOMMUNE:**

**1)** – Frogn kommune ønsker trinn 2 på Oslofjordtunnelen. Videre er det min mening at en ny tverrforbindelse bør etableres lengst mulig sør i fjorden.

**2)** – Ny Oslofjordtunnel, trinn 2, gir bedre infra-

struktur, men forverrer CO2 regnskapet.



**ORDFØRER  
TAGE PETERSEN,  
MOSS KOMMUNE:**

**1)** – Ønsker ikke å svare på dette før KVUen foreligger og vi ser hvilke muligheter som er gjennomførbare sett med fagkompetansens øyne. Løsningen som velges må være en som best ivaretar følgende momenter: A) Tar opp i seg de største trafik

fikkstrømmene, både person og godstransport, B) gjerne har jernbane med, C) best bidrar til en stor-regional utvikling rundt Oslofjorden, D) at den nye forbindelsen ikke kommer lenger nord enn sør på Hurum, og at ulemper for verneområder hensyntas best mulig.

**2)** – Det er kun gjennomførbart med en tunnel-ilandføring i Moss. Da kan den komme opp så nær E6 at det ikke bør by på noen problemer for oss. En ny forbindelse, nesten uavhengig av hvor den kommer, vil forhåpentligvis bidra til å fjerne fergetrafikken gjennom byen vår.



**ORDFØRER  
MONICA VEE BRATLIE,  
HURUM KOMMUNE:**

**1)** – En fremtidig fjordkryssing mellom øst- og vestsiden av Oslofjorden bør baseres på bro fra E6 (østsiden av fjorden) til den søndre delen av Hurum med videre tilknytning til Rv23 mot Oslo og Drammen og mot E18 på vestsiden av fjorden.

**2)** – Fordeler: Brualternativet vil gi en sentral, nasjonal ferdselsåre gjennom Buskerud, Vestfold, Akershus og Østfold. Bro over til Hurum styrker også argumentasjonen for å knytte dagens RV 23 opp mot E18, E6 og E134 til Vestlandet. Det vil ha stor betydning for både innbyggere og næringsliv i hele Norge og i Osloregionen. Bru vil også avlaste E18 for trafikk. Bruløsning over Søndre Hurum vil gi stor samfunnsmessig nytte i hele Osloregionen. Den knytter også Øst- og Vest-Norge sammen på en ny og bedre måte. Ulemper: Uansett hvor Oslofjordkryssingen vil komme, vil den nok påvirke områder som i dag har en annen verdi. Men jeg føler at fordelene med denne fjordkryssingen oppveier ulempene – med svært god margin.



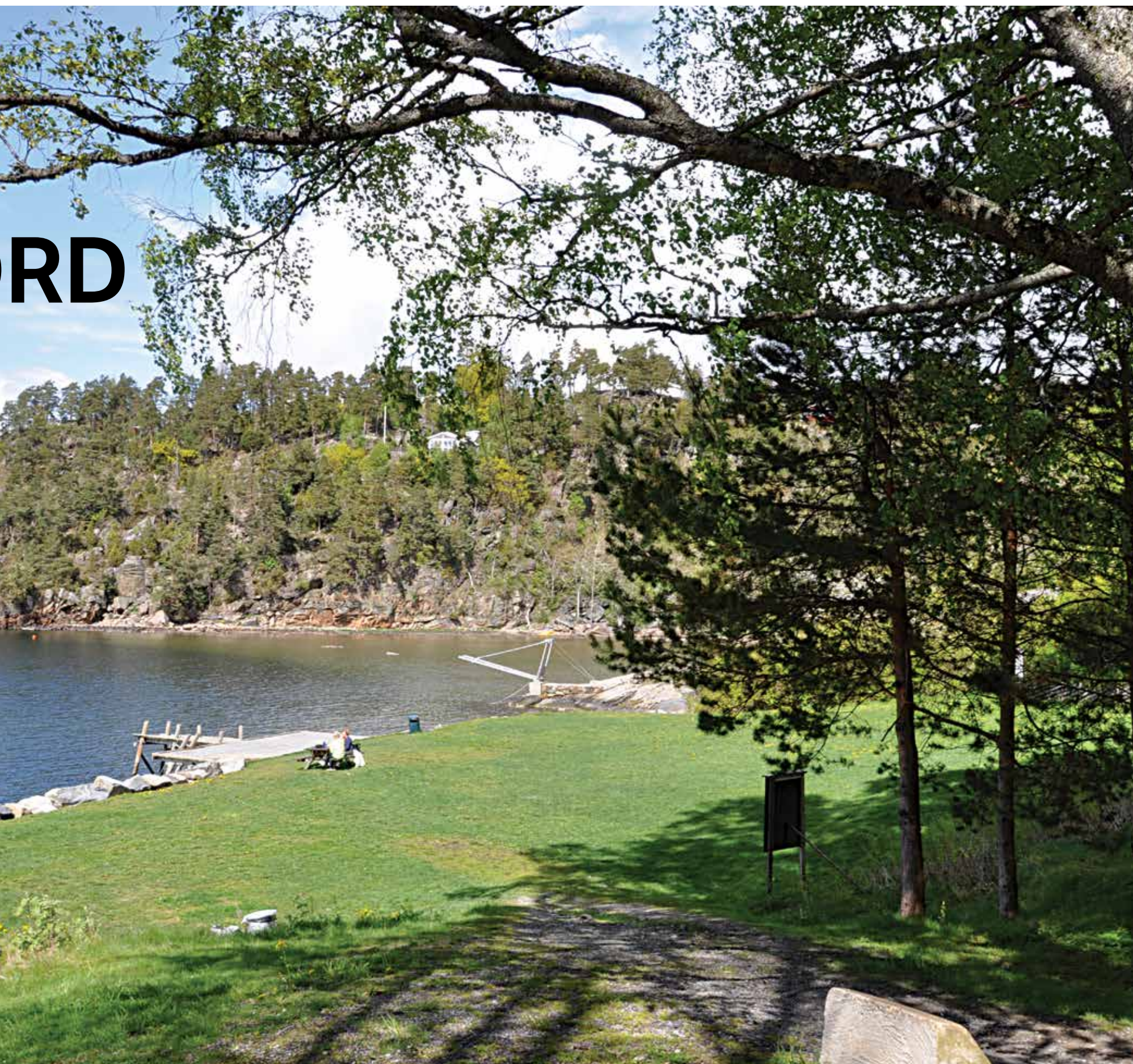
**ORDFØRER  
JOHN ARTHUR ØDBEHR,  
VESTBY KOMMUNE:**

**1)** – Jeg ønsker meg en urørt fjord og dermed foretrekker jeg en tunnel uansett hvor den måtte komme. En stor bro kan også være både estetisk og framtidsrettet, men skal en ny forbindelse over Oslofjorden ha noen hensikt må

den komme mye lenger sør enn mellom Hurumlandet og Vestby. Vestby har den lengste uberørte kystlinjen langs indre Oslofjord og slik håper vi det blir også i fremtiden.

**2)** En mulig ny fjordkryssing mellom Hurum og vår kommune ser jeg absolutt ingen hensikt med, siden vi allerede har en tunnel like ved i Drøbak som snart skal utvides med ett løp til. En ny kryssing her vil bare bli en ny ringveg 3 eller fire utenom Oslo. Skal en ny Oslofjordforbindelse ha noen hensikt må den ligge syd for Moss, og da foretrekker jeg en tunnel kombinert med utvidet ferjetilbud mellom Moss og Horten.

ORD



**ORDFØRER  
INGER-LISE SKARTLIEN,  
RYGGE KOMMUNE:**

**1)** – Rygge kommunes politikere ønsker ikke en bruløsning fra Rygge til Vestfold. Vi har ikke tatt stilling til andre alternativer, og avventer høring til høsten.

**2)** – Ulemper eller fordeler er ulike for bro eller tunnel. En bro vil gi støy, støv og skygge, store inngrep i naturen, tap av verdifulle verneområder, økt trafikk i seg selv i og med at den vil kunne være en attraksjon... En tunnel vil bety mindre inngrep i naturen, muligens større krav til beredskap ved brann eller ulykker enn med en bro? Fordelen ved begge tiltakene må være å få fjernet fergetrafikken fra vårt lokale veinett. En del trailere kjører med GPS på kryss og tvers i boligområder, korteste vei mot E6. Vi avventer utredning og konsekvensanalyser.



**ORDFØRER  
PETTER BERG,  
TØNSBERG KOMMUNE:**

**1)** – En ny fast forbindelse over Oslofjorden vil virke regionsforstørrende og stimulere næringsutviklingen på begge sider av fjorden. Det er nå høstet erfaringer med tunnel som er negative, mye taler derfor i favør av en bruløsning.

**2)** – En ny forbindelse bør i størst mulig grad følge nåværende trasé for fergeforbindelsen. Da er det også lettere å koble seg på eksisterende veinett. ■

**ADGANG FORBUDT:** Emmerstadbukta sør for Hvidsten i Vestby kommune. Her har kommunen alt fattet vedtak om nei til mulig bru fra Filtvet i Hurum på andre siden av fjorden.

# Fredsmekler i vegtrafikken

Seniorrådgiver Signe Gunn Myre i Statens vegvesen er så bekymret for konflikt-nivået i vegtrafikken, at hun er engasjert som «fredsmekler». Det gjør hun med hjelp av Thor Hushovd og humorfylte filmsnutter på sosiale medier. De nye filmsnuttene i Del veien-kampanjen er sett av over 300 000 mennesker bare på ei uke.

TEKST KJELL WOLD FOTO KJELL WOLD/PRIVAT

**N**år hun ikke reiser rundt i embets medfør og prediker god folkeskikk i vegtrafikken, eller sitter hjemme på Steinsland i Birkenes og leser en god bok, er det store sjanser for at du treffer henne på sykkelsetet eller i kajakken, ett eller annet sted på Sørlandet.

**PADLING OG PEDAL.** Pedaltrakk og padling er nemlig Signe Gunns to store lidenskaper på fritiden. Så hekta er trebarnsmoren blitt på kajak at hun helt frivillig setter seg i en havkajak hver nyttårsaften og padler ut fra havna i Kristiansand, til Grønningen fyr uansett vær, føre eller temperatur. Ikke alene, men sammen med gode vegvesenkolleger. Lite ante Signe Gunn da hun tidlig på 1990-tallet tok mammapermisjon fra jobben i bank, at hun skulle ende opp som allsidig vegvesentilsatt de neste 20 årene.

**FRA BANK TIL VEG.** –Jeg var bankansatt økonom i sju år i Vennesla før jeg tok mammaperm og fikk tre barn på rappen. Etter noen år hjemme var vegen ut i arbeidslivet igjen litt usikker, siden det var i en periode med nedgang i bankvesenet. Da søkte jeg på en jobb med økonomi og eiendom i Statens vegvesen i Vest-Agder. Der møtte jeg et arbeidsmiljø og kolleger som bare var enestående og hyggelige. Jeg stortrivdes fra dag en. Og siden har etaten gitt meg utallige muligheter til nye oppgaver, etter- og videreutdanning og ulike utfordringer.

**REFERENT.** Glad i å skrive ble Signe Gunn raskt referent på allskens vegvesenmøter. Da gikk det ikke lenge før hun ble huket inn av selveste vegsjefen til også å referere fra hans ledermøter. Hun har alltid likt nye utfordringer, og da hun ble spurt om å ta jobben som kommunikasjonsrådgiver i vegsjefens stab, takket hun ja. Samtidig tok hun fatt på en master i kommunikasjon og ledelse ved BI. Hun fortsatte i kommunikasjonsstaben i Region sør i 2003, og jobbet med blant annet med utbyggingsprosjekt og trafikksikkerhet. Der ble hun fram til 2012 da hun havnet i styrings- og strategistaben for å jobbe med strategisk hovedplan for Region sør 2014.

**DEL VEIEN.** –Prosjektlederjobben er nok resultat av at jeg gjennom snart 20 år i Statens vegvesen stadig har fått mulighe-

ten til å videreutdanne og videreutvikle meg, sier hun. Prosjektlederen for den nasjonale trafikksikkerhetskampanjen Del veien, kan ikke få fullrost Statens vegvesen nok når det gjelder muligheter som gis ansatte til å prøve seg på nye fagfelt og interesseområder.

–Jeg er veldig glad i Vegvesenet, og synes det er spennende med nye ting og allsidig yrkeserfaring, men skal jeg være helt ærlig, så savner jeg fortsatt litt miljøet på eiendom fra min første vegvesenperiode. Der var vi som en familie. Nå reiser jeg mye, og alt blir litt mer flyktig. Likevel er det dette som gjør det så stas å jobbe i Statens vegvesen, alle utviklingsmulighetene du får, sier Signe Gunn.

**SYKKELGLEDE.** Mens kajakinteressen har ligget latent helt fra ungdommen av, ble sykkelinteressen vekket i jobben. – Jeg fikk ansvar for kommunikasjonen i de fem sykkelbyprosjektene i Region sør i perioden 2006-2010. I disse årene har det blitt en god del timer og mange hundre kilometer på sykkelsetet. Da har jeg også fått oppleve gleden ved å sykle og utfordringene sykklister har på vegene i møte med andre trafikanter, forteller hun.

**STOLT HUSHOVD.** Signe Gunn var derfor ikke sen å be da hun ble spurt om å lede kampanjen Del veien for et par år siden. Den var en bestilling fra samferdselsdepartementet, men hun bidro til at sykkelleset Thor Hushovd ble frontfigur i den kampanjen. –Thor sa ja uten å mukke da vi henvendte oss til ham. Jeg tror Grimstads store sønn er oppriktig stolt over å delta i denne kampanjen, sier hun. Verdensmesteren i landeveissykling fra Australia i 2010 bidrar til ekstra stor oppmerksomhet om det viktige budskapet Statens vegvesen og samferdselsmyndighetene ønsker å spre i Del veien-kampanjen.

**FOLKESKIKK.** –Mange legger fra seg allmenn høflighet når de setter seg bak rattet eller sykkelstyret. Folk oppfører seg på en måte i trafikken som de aldri ville gjort i andre situasjoner. Vi ønsker å peke på det barnslige og absurde som ofte oppstår i samspillet mellom sykklister og bilister. Målet er å få ned konfliktnivået og forebygge ulykker. Jeg har tro på å bruke humor. Tenk bare på en krangel på hjemmebane. Klarer en å se det humoristiske i situasjonen, og le av seg selv, renner sinnet ofte av, sier Signe Gunn Myre. ■

## BAKGRUNN:

Aktuell som prosjektleder nasjonal trafikksikkerhetskampanje «Del veien»

**Siden 2012:** Seniorrådgiver Styrings- og strategistaben i Region sør

**2003-2012:** Kommunikasjonsrådgiver Region sør

**2000-2003:** Kommunikasjonsrådgiver i vegsjefens stab i Vest-Agder

**1996-2000:** Økonomisekretær på Eiendomsseksjonen i Statens vegvesen, Vest-Agder

**1980-tallet:** Bankøkonom i Vennesla

Favorittmusikk:	Coldplay
Favorittfilm:	Notting Hill
Favorittbok:	Ut å stjele hester, Per Petterson
Favorittprogram:	Hver gang vi møtes
Favoritt hobby:	Kajak
Favorittreisemål:	Roma og California
Favorittsted i Norge:	Hytta ved Ogge i Aust-Agder
Favoritt mat:	Ferske reker
Favoritt drikke:	Steinslandsvann fra 80 meters dyp
Favorittsitat:	Tro ikke at jeg kommer fra små forhold! Himmelen står alltid åpen over meg. (Fra Hans Børli «Under himmelen»)

Verste vegvesenuttrykk: Det skal foretas permanent erverv av areal

## Tre kollegaer om Signe Gunn:

– Signe Gunn er ei stjerne fra Steinsland. Faglig sterk, grundig og gjennomtenkt. Sporty og flott.

### ÅSE ULLEBERG, RÅDGIVER TRAFIKANT VEST-AGDER

– Hun er meget profesjonell og flink og samtidig en hyggelig og omsorgsfull kollega. Med lang og variert erfaring er hun en stor ressurs i Vegvesenet. Nå er hun på «utlån» til Styrings- og strategistaben. Jeg gleder meg til å få henne tilbake til kommunikasjonsstaben ved nyttår.

### LARS HELGE RASCH, SEKSJONSSJEF KOMMUNIKASJONSSTABEN

– Signe Gunn er et av de skjønneste menneskene jeg kjenner. Alltid blid, interessert, hopper gjerne på noe helt nytt. Fantastisk flink til å presentere og framstille saker. Ikke minst har hun et fantastisk medmenneske, og en som alltid har tid. Hun sjarmerer hvem som helst i senk. Når hun står i døra mi og jeg skjønner at hun har tenkt å be om hjelp til noe, innser jeg umiddelbart at jeg har tapt, og håper bare at det ikke er noe som tar altfor mye tid.

### ARILD NÆRUM, SJEFINGENIØR SAMFUNNSAVDELINGEN



## TEGN TERJE:

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

## DOMMEN:

Xxxxx xxxxxxxx xxx xxxxxxx  
xxx xxx xxxxxxx xxxxxxx  
xxxxxxx xxxxxxx xxxxx  
xxxxxxx.





# STØRSTE BATTERIFERJE

Den største batteridrivne bilferja i verda duppar lett ved kaikanten på Omastrand i Hardanger.

TEKST OG FOTO GEIR BREKKE

**U**trusting av ferja pågår for fullt ved Fjellstrandverftet for tida. I oktober skal ferja vera klar for overlevering til Norled, vestlandsrearlaget som har fått oppdraget med å trafikker E39-sambandet mellom Oppedal og Lavik frå komande årsskifte. Kontrakta varer dei ti neste åra. Det blir testing av ferja siste delen av hausten 2014.

**MILJØ TALDE 40 PROSENT.** Ferja har plass til 120 bilar og 350 passasjerar. Norled skal trafikker sambandet med tre ferjer. Dei to andre er konvensjonelle dieselferjer, medan konkurransen gjekk ut på ei av ferjene skulle vera ei miljøferje. Norled valde her batteriferje, og gjekk tidleg i allianse med Fjellstrand for å finna ei god løysing.

- I konkurransegrunnlaget til Statens vegvesen gjekk det fram at miljøomsyn skulle vektleggast 40 prosent, medan prisen talde 60 prosent. Vi har forstått det slik at vårt tilbod var det beste både på miljø og pris, seier utviklingssjef Edmund Tolo ved Fjellstrand til Vegen og vi. Han fortel at skroget er bygt i Polen. Det 80 meter lange skipet er bygt i aluminium, og veg under 700 tonn.

**TI MINUTT LADING.** Optimal seglingsfart er 9-10 knop. Det gir ein over-

fart mellom Lavik og Oppedal på 20 minutt. Då blir det ti minutt til lossing og lasting. Desse ti minutta blir det lading frå batteri-kontainerar på båe dei nye ferjekaiene, som nå er under bygging i regi av Statens vegvesen.

- Det er moderne lithium-batteri som skal brukast til lading av ferja. Det er tale om same teknologi som Nissan Leaf-bilane nyttar på vegane våre no, fortel Tolo.

Batteri-cellene er frå Sør-Korea og er pakka i Canada. Det er Siemens som leverer heile den elektriske pakken til ferja. Det ligg også ei ny propell-løysing i skipet, med nyutvikla truster med seglrettingspropell frå Rolls Royce. Så lenge farten over fjorden ligg på 10 knop er det berre akterpropellen som blir brukt. Men det er også rom for bruk av framre propell, om ferja skulle bli forseinka, legg utviklingssjefen til.

#### PRØVESEGLING TIL HAUSTEN.

Fortøyninga ved landligge er automatisert med ein vakum-arm på kaiene. Det er ei dør på sideveggen på ferja, der straumforsyninga skjer. Kontrakta med Statens vegvesen legg opp til 34 daglege seglingar, 17 gongar tur og retur over Sognefjorden, mellom dei nybygde ferjekaiene i Lavik i nord og Oppedal i sør. Den lette ladeferja blir klar for prøvesegling ut på hausten. ■



STOR: Utviklingssjef Edmund Tolo i Fjellstrand har store forventningar til den største batteriferja i verda.



”Det er moderne lithium-batteri som skal brukast til lading av ferja. Det er tale om same teknologi som Nissan Leaf-bilane nyttar på vegane våre no.

Edmund Tolo, Fjellstrand Verft

# RJA I VERDA



**NOK SNØ:** Opp mot 14 meter høge brøytekantar nokre stader på fylkesvegen mellom Sirdal og Lysebotn.

## 14 METER HØGE BRØYTEKANTAR

Statens vegvesen har jobba for fullt sidan påske med å brøyte fylkesveg 500 mellom Sirdal i Vest-Agder og Lysebotn i Rogaland. 16. mai var brøytemannskapa endeleg i mål, og sommarvegen kunne opne.

**TEKST** UNDI AGNETHE TORSTENSEN **FOTO** EIVIND STANGELAND

**F**em bilar stod i kø då vi opna, fortel prosjektleiar Eivind Stangeland.

Og ved opningsstaden hadde nok bilistane vanskeleg for å tru det dei snart skulle sjå. For sjølv om det er snøfritt og vårleg i eine enden, er det lite som minnar om sommar på turen mellom Sirdals- og Lyseheiane. Store snømengder har ført til brøytekantar så høge som 14 meter nokre stader.

**ENORME SNØMENGDER.** –Eg trur dei har vore så høge før, men det må vere mange år sidan, seier Stangeland, som har tatt turen til Sirdal, mest for å sjå dei enorme snømassane. Region sør drifter

den snøtunge fylkesstrekninga for vegseksjonen i Rogaland. Men vegen vidare ned mot Lysebotn er Region vest sitt ansvar. Det var grunn god nok for Stangeland til å ta turen frå Stavanger.

–Vi måtte befare nokre stader der vi skal gjere tiltak i sommar, fortel han. Mellom anna skal Lyse AS bygge ny høgspenning ned til Lysebotn langsmed vegen. Men ryktet om dei høge brøytekantane lokka, innrømmer prosjektleiaren. Fylkesveg 500 i Rogaland går mellom Lauvvik i Sandnes og fylkesgrensa mot Vest-Agder ved Grøneknuten. Den lengste delen av forbindelsen, mellom Lauvvik og Lysebotn, er ei ferjestrekning. ■



**SOMMAROPEN:** Fv 500 blei opna 16. mai av Fred-Jonny Wikøren og Helge Bjunes, Region sør.

# VIL HA FLERE PÅ SYKKEL

I disse dager sendes det ut brosjyrer til skoler, kommuner og fylkeskommuner med tips til hva de kan gjøre for å få flere elever til å sykle. Målet er at 80 prosent av elvene skal gå og sykle til skolen.

TEKST OG ILLUSTRASJONSFOTO HERIETTE ERKEN BUSTERUD

«**N**år elever sykler til skolen får de både trim, bedre motoriske ferdigheter og gode vaner. For å nå vårt mål om at 8 prosent skal sykle, må vi også få flere til å sykle til skolen. Derfor har vi sammen med andre aktører lagd ei brosjyre med tips til hva skolen og foreldre kan gjøre for å legge bedre til rette for sykling. Det forteller Marit Espeland, som er nasjonal sykkelkoordinator i Statens vegvesen.

**SAMARBEID.** Flere aktører har gått sammen om brosjyra: Helsedirektoratet, Vegdirektoratet, Syklistenes landsforening, Trygg Trafikk og Foreldreutvalget for grunnopplæringen. Den sendes nå til barneskoler i hele landet. Brosjyra kan også lastes ned fra vegvesen.no, tryggtrafikk.no eller bestilles fra deres nettbutikk.

– Mange skoler har regler for at ingen skal sykle alene til skolen før femte klasse. Vi oppfordrer flere foreldre til å sykle til skolen med barna før det. I dag er det mange som blir kjørt, sjøl om skoleveien er kort og sikker nok. Mange barn sier de ville ha syklet dersom de fikk bestemme selv. Vi ønsker færre biler og flere sykler rundt skolene der det er godt tilrettelagt for det, sier Espeland.

**ULIK PRAKSIS.** På noen skoler er det rektor eller kollegiet som bestemmer når elevene skal få sykle. Andre steder er det foreldreutvalget. I begge tilfellene følger de som regel Trygg Trafikks anbefaling om at elevene ikke skal sykle til skolen før de har tatt sykkelprøven på slutten av fjerde trinn. Bakgrunnen for det er at skolen har forsikringsansvar for elevene til og fra skolen.

**GIR RÅD, MEN FORELDRE BESTEMMER.** Målfrid Hagen er rektor ved Østvang skole som ligger i Løten sentrum. Der oppfordrer de også foreldrene til å la ungene vente med å sykle til skolen til de har tatt sykkelprøven.

– Dette er noe foreldreutvalget har vedtatt. Dette er en anbefaling og ikke en regel - vi har ingen hjemmel til å innføre et forbud. Foreldrene har sjøl rett til å avgjøre når barna skal få sykle til skolen. Men hvis de ikke følger våre råd, må de også ta ansvaret hvis noe skulle skje, sier Hagen

Foreldreutvalget på Østvang har lagt opp til gåbuss-aksjon for å få flere til å gå og sykle til skolen, og den beste klassa får en premie.

**VIL LA FORELDRENE BESTEMME.** Haugesund bystyre vedtok enstemmig for et par år siden at skolens reglement skulle endres. De ville at foreldrene, og ikke skolene, skulle avgjøre om deres barn er modnt nok til å sykle til skolen, og om skolevegen er trygg nok.

**NOEN FLERE FORELDRE SYKLER.** Ved Rossabø skole har de diskutert bystyret sitt vedtak i samarbeids- og foreldreutvalg, blant annet med tanke på trygge skoleveger.

– Vi legger ikke ned forbud mot å sykle. Men vi har tolket det dit hen at ingen skal sykle alene før de går i femte, i tråd med Trygg Trafikk sin anbefaling. Før det kan elevene bare sykle sammen med foreldre. Det er nok noen flere foreldre enn før som sykler sammen med de minste elvene nå. Det sier rektor Reidun Rødeseike ved Rossabø i skole i Haugesund.

**MER OG TIDLIGERE SYKLING TIL SKOLEN.** Bystyret i sykkelbyen Trondheim har også slått fast at skolene ikke kan forby sykling til og fra skolen. Gjennom Miljøpakken vil de legge til rette for mer og tidligere sykling til og fra skolene, og ser også muligheter for å ha sykkelopplæring før fjerde trinn. De vil også jobbe for bedre sykkelparkering og sikrere skoleveier.

**FÅR SYKLE FRA FJERDE.** Ved Ranheim skole i Trondheim kan nå alle sykle fra fjerde trinn i stedet for femte. Fra første trinn kan alle bruke sparkesykkel med hjelm. Der er det foreldrene som vurderer om det er trygge nok forhold for at barnet kan sykle. Ved skola er det bygd flere innsnevring, som fartsdempende tiltak, for å få folk til å respektere 30-sona.

– Vi har cirka hundre unger på fjerde trinn. Etter at disse fikk sykle til skolen er det færre som blir kjørt og færre farlige trafikksituasjoner. I tillegg kommer helseeffekten av mer trim. Vi føler det er forsvarlig at fjerdeklassinger sykler her, og i år har det også vært mulig å sykle store deler av vinteren, sier en fornøyd rektor May-Britt Kartum. ■



**VIL HA MER SYKLING TIL SKOLEN:** Flere aktører har gått sammen om ei brosjyre om hva foreldre

Etter at de på fjerde trinn fikk sykle til skolen er det færre som blir kjørt og færre farlige trafikksituasjoner.

Rektor May-Britt Kartum, Ranheim skole

# TIL SKOLEN



og skoler kan gjøre for å få barna til å sykle.



**UTSIKT:** Fotograf Roderick Ewart har laget bildene som nå er hengt opp i Solbergstårnet. De gir økt utsikt til Østfoldlandskapet, her Sollikrysset og E6 noe lenger nord.

## BRINGER UTSIKT TIL UTSIKTSTÅRNET

Solbergstårnet på rasteplassen inntil E6 i Sarpsborg er bygd for å gi utsikt ut over et gammelt kulturlandskap. Nå er utsikten utvidet.

TEKST OG FOTO HÅKON AULIEN

**D**et 29 meter høye tårnet i cortenstål og betong er også blitt fotogalleri og rommer nå utsikter fra hele Østfold i ekstremt breddeformat.

Det er Østfoldmuseene og det fylkeskommunale billedarkivet som står bak og det som en markering i forbindelse med grunnlovsjubileet. Fotografiet kom for 175 år siden, 25 år etter at grunnloven var skrevet (derfor finnes ingen bilder av grunnlovsforsamlingen). Over årene har fotografiet blitt særdeles viktig for å skildre virkeligheten slik den har vært i et brøkdell av et sekund.

**LANDSKAPSBILDER.** Slik er det fortsatt, men billedbegrepet er blitt endret digitalteknikk har gjort det veldig enkelt å manipulere bildet som virkelighetsbeskrivelse. Og det har Østfoldmuseet gjort nytte av når det er hengt opp et 30-talls landskapsbilder hvorav svært mange viser kjente utsikter fra vegnettet. Bildene er autentiske i den forstand at de viser utsikter rundt i Østfold slik de kan huskes. Men hvert enkelt bilde er satt sammen elektronisk av en rekke enkeltopptak for å få frem det bildet billedarkivets fotograf Roderick Ewart har ønsket å vise.

**VARIERT.** Utstillingen viser bilder av kyr som beiter inntil et gårdsbruk, av livet foran et kjøpesenter, av tømmerhåndtering og maskinsalg, av brubygging langs Glomma eller fiske på Hvaler og travhester på Momarken. Han har bevisst brukt teknikken på travhestbildet slik at samme hest er vist flere ganger. Et bilde fra Sollikrysset på E6 komponert til det som med tidligere fototeknikk bare kunne avbildes med en god porsjon flaks.

– Dette var det mest utfordrende rent fotografisk, forteller en fornøyd Roderick Ewart.

**SKITUR.** Og dermed har han klart det kunstneren Harald Sohlberg brukte nesten en hel kunstnerkarriere på. I 1890-årene var han på skitur i Rondane og så et bilde han brukte 35 år på å få over på lerret. Over 20 utgaver finnes av «Vinternatt i Rondane». Det store oljemaleriet i Nasjonalgalleriet ble ferdig i 2014 men han fortsatte med nye utgaver helt til 1925. Originalen kan sees fra turistveg-rasteplassen Sohlbergplassen i Folldal. Også den bygd av Statens vegvesen, men ellers uten tilknytning til navnet Solbergstårnet.

Utstillingen i Solbergstårnet er åpen hele døgnnet til medio oktober. ■



## ■ STEDET:

**SKY** er så lite at det er vanskelig å oppdrive på vegskilt. Neste og siste E18 etappe i Vestfold ender nettopp her i vest, like ved Farrisvannet, i Larvik kommune. Ifølge Norske Gaardnavne er gårdsnavnet Sky samme navn som bynavnet Skien. Navnet er opprinnelig et elvenavn. Det ser ut til å høre sammen med de norrøne ordene skið og skiða «stykke av kløvd stokk, fjel», forteller Line Lysaker Heinesen, sekretær for stedsnavntjenesten for Østlandet og Agderfylkene. (Foto: Knut Vedeld Hovde)

## ■ QUIZ:

# 20 spørsmål

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



**SPØRSMÅL 8: TRESSFJORDBRUA** På Tressfjordbrua overleverte kontrollingenør Svein Ove Trandal sekken til kollega Paulos Wondimu. Hvor mange dager er sekken på reise. (Foto: Christin Hermann)

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <b>1</b> Hva er det engelske navnet på ståhjulingen som snart kan bli tillatt i Norge?                           | <b>8</b> I hvilket fylke kommer den nye Tressfjordbrua?  | <b>15</b> Hva står på landets lengste stedsnavnskilt langs riks/fylkesvegnettet?                             |
| <b>2</b> Hva heter den idylliske dalen langs deler av rv 27 på Ringebufjellet med utsikt til Sønkleppen-fjellet? | <b>9</b> Hva er fagnavnet på det nye skredsikringsutstyret fra Alpene som nå tas i bruk i Norge? | <b>16</b> Hvor mange ulike traséforslag for ny E8 ved Ramfjorden har vært fremmet de siste 25 årene?         |
| <b>3</b> Hvilken veg blir den nye Tyssetunnelen i Samnanger i Hordaland del av?                                  | <b>10</b> Hva heter tunnelen på E134 på Haukelifjell der en jobb måtte lyses ut to ganger?       | <b>17</b> Hvem skrev kronikken i siste Veggen og vi om at alt ikke kan være like viktig?                     |
| <b>4</b> I hvilket fylke ligger Risøya bru?  | <b>11</b> Hvor mange branttilløp er i de 1100 tunnelene på riks- og fylkesvegnettet hvert år?    | <b>18</b> Hvilken hovedveg blir stengt for trafikk når det er villrein i området?                            |
| <b>5</b> Hvilke veiger får 110km/t fartsgrense i år?   | <b>12</b> Hvor stor andel av branttilløpene skjer i de bratteste tunnelene?                      | <b>19</b> Hvilken lov setter forbud mot å lage private skilt som kan forveksles med offentlige trafikkskilt? |
| <b>6</b> Hva heter kullmaterialet som kan revolusjonere fremtidens vegbygging?                                   | <b>13</b> Hva heter brannøvelsetunnelen som er bygd ved lfs sikkerhetssenter i Østfold?          | <b>20</b> Hvor mange mennesker brukte ikke bilbelte og omkom i bilulykker fra 2005-2012?                     |
| <b>7</b> Hvor ligger Bjarkøy- og Langsundforbindelsen?   | <b>14</b> I hvor mange dager skal Vegvesenets 150-årsjubileumsekk i være på reise?               |  |

## ■ I HANSKEROMMET:

### Anita Wist

HMS-koordinator på E6  
Trondheim-Stjørdal

### 1 Hva har du i hanskerommet?

Å – der har jeg mye rart og rot, er ikke kjent for å ha en ryddig bil akkurat. Men jeg har i hvert fall vognkort og hansker i tilfelle jeg må skifte dekk.



### 2 Hva er dine oppgaver?

Jeg har en variert jobb. Jeg tar mange vernerunder for å sjekke at jobben utføres sikkert – både med tanke på arbeiderne og de som ferdes og bor i området. Videre deltar jeg på byggemøter og jobber med SHA-planer og risikoplaner. Får også mange spørsmål fra entreprenørene. Nå snart skal jeg for eksempel være med på sikkerhetsuka til en entreprenør her.

### 3 Du er foredragsholder på jubileumsdagene?

Ja, jeg skal snart skrive ferdig foredraget jeg skal holde der. Skal fortelle om hvordan HMS på jobben påvirker oss også privat. Blir nok litt spent rett før jeg skal inn på scena og snakke til så mange, ja.

### 4 Fritidssysler?

Mye av fritida går med til hund. Jeg har en dvergpincher som jeg bla har trent opp til å lete etter oljesøl på strender, slik at oljen kan graves fram. Snart får jeg en ny valp, en pyreneisk gjeterhund med korthåret hode. Dette er en gjeterhund som det bare finnes 30 av i Norge. Denne har jeg tenkt å bruke til agility og nesearbeid. Jeg er også glad i å strikke – alt fra gensere til sjal og kjoler. Har også strikket gensere til hunden min. Trener også styrke – blant annet markløft og knebøy. Løfter 85 kilo i knebøy, som er mye mer enn jeg veier, så det er jeg fornøyd med.



## Unormalt for(e)bud

159

Drammen kommune sliter med å holde duebestanden nede på Bragernes torg, skyting oppleves som noe dramatisk og i stedet har kommunen nå satt opp dette skiltet ved innkjøringen til torget. Vegtrafikkloven § 5 fjerde ledd setter et klart forbud mot private skilt som kan forveksles med offentlige trafikkskilt. Vegvesenets håndbok 050, skiltnormalene, regulerer bruken av de offentlige trafikkskiltene og ingen slike forbyr mating av duer. Altså er skiltet en unormal. Og ikke bare det: – Etter størrelse, form, tegninger i fjærdrakt og farge; så viser skiltet en svartrødstjert, påpeker det ornitologiske medlem av den unormale jury. (Foto: Kjell Wold).

### SVARENE PÅ QUIZEN:

1 Segway 2 Snøøddalen 3 Fylkesveg 48 4 Aust-Agder 5 Deler av E18 og E6 i Østfold og Vestfold 6 Gråten 7 Troms fylke 8 Møre og Romsdal 9 Erdox 10 Svandalsionatunnelen 11 30-40 12 Nær halvparten 13 Føveoret 14 150 dager 15 Godtadvuhojpppenjårga 16 Ni forslag 17 Arnt-Ivar Værum 18 Hardangervidda 19 Vegtrafikkloven § 5 fjerde ledd 20 77

# Veggen og vi

www.vegvesen.no/vegenogvi

Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom-plakaten. Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.

**Ansvarlig redaktør**  
**MARK S. BERGER**  
Mobil: 916 00 444  
Telefon: 22 07 36 92  
mark.berger@vegvesen.no

Fagpressen

**Journalist**  
**HENRIETTE 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**  
**HILDE M. STRANGSTADSTUEN**  
Mobil: 913 27 595  
hilde.strangstadstuen@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 27. mai kl. 13.00.**  
**Neste utgave kommer 19. juni 2014.**

