



# Trafikantens opplevelse rv. 3 Østerdalen

FoU-rapport

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 299



**Tittel**

FoU-rapport

**Undertittel**

Trafikantens opplevelse rv. 3 Østerdalen

**Forfatter**

Mari Gotteberg og Marit Nyhuus m. fl.

**Avdeling**

Ressursavdelingen

**Seksjon**

Veg- og gateplanlegging Hamar

**Prosjektnummer****Rapportnummer**

Nr. 299

**Prosjektleder**

Anne Helga Gaustad m. fl.

**Godkjent av**

Hanne Finstad

**Emneord**

Trafikksikkerhet, landskapskunst, elggevir, vegetasjonsrydding

**Sammendrag**

Et annerledes trafikksikkerhetsprosjekt

**Title**

FoU-report

**Subtitle**

The traveler's experience, rv. 3 Østerdalen

**Author**

Mari Gotteberg og Marit Nyhuus m. fl.

**Department**

Planning and Engineering Services Division

**Section**

Veg- og gateplanlegging Hamar

**Project number****Report number**

No. 299

**Project manager**

Anne Helga Gaustad m. fl.

**Approved by**

Hanne Finstad

**Key words****Summary**

## Forord

Statens vegvesen ved distriktssjefen i Hedmarken-Østerdalen distrikt, Aud M. Riseng, tok initiativ til FoU-prosjektet «Trafikantens opplevelse, riksveg 3 Østerdalen» i 2009. Ulykkesstatistikken viste at i snitt ble seks personer drept og ni personer hardt skadet på denne vegstrekningen hvert år. Møteulykker og utforkjøringer utgjorde den største andelen av ulykkene, men elgbestanden i skogene oppover Østerdalen representerer også trafikkfare.

Erfaringer med monotone vegstrekninger gjennom skogområder med mye elg og potensielle utsikt/»gløtt« dannet et grunnlag for nytenking. Omfattende vegetasjonsrydding ble utført, og fargerike elggevir ble plassert på nøye utvalgte steder for å øke trafikantens årvåkenhet, samtidig som de sammen med trestammen symboliserer kors. Elggevir, bruer og bygninger langs vegen ble lyssatt for å øke effekten av tiltakene vinterstid. Vegetasjonen ble også ryddet på flere strekninger for å få fram vannspeilet i Glomma.

Avslutningen på prosjektet vil være Storelgen til Linda Bakke. Denne skal pryde Bjøråa rasteplass fra reåpningen sommeren 2015.

Statens vegvesen vil takke prosjektleder, kunstnerne, kommunene, grunneierne, samarbeidende etater og organisasjoner for stor kreativitet og velvilje i prosjektet. Takk til media, som har vært en viktig informasjonskilde, og til bilistene som har gitt gode og nyttige tilbakemeldinger.

Hamar, 26. mai 2014



Hanne Finstad  
seksjonsleder  
Plan og trafikk  
Hedmark og  
prosjektansvarlig

## Innhold

Forord.....	1
Sammendrag .....	3
1. Prosjektbeskrivelse.....	5
2. Målsetting.....	7
3. Organisering og gjennomføring.....	7
3.1 Mandat – gitt av Vegavdeling Hedmark.....	8
3.2 Valg av konsept .....	9
3.2.0 Vegetasjonsrydding .....	9
3.2.1 Landskapskunst .....	9
3.2.2 Lys og lyssetting.....	10
3.3 Viktige faktorer .....	11
4. Ulykkesutvikling rv. 3.....	12
5. Tiltak – kronologisk utført .....	17
2009.....	17
2010.....	18
2011.....	23
2012.....	34
2013.....	39
2014 - 2015.....	40
– Mandat for storelg .....	42
7. Trafikantundersøkelser .....	45
Erfaringer fra spørreundersøkelse 2012 .....	45
8. Konklusjon .....	52
Vedlegg.....	53
Vedlegg 1: Aftenposten, 09.08.2012.....	53
Vedlegg 2: Lokalavisa Sør-Østerdal, 05.04.2011 .....	55
Vedlegg 3: Østlendingen, 11.09.2010 .....	56
Vedlegg 4: Lokalavisa Sør-Østerdal .....	57
Vedlegg 5: Stortingets spørretime 29.2.2012 .....	58
Vedlegg 6: Stortingets spørretime 12.09.2012 .....	60
Vedlegg 7: Stortingets spørretime 26.11.2012 .....	61
Vedlegg 8: skjema brukt i spørreundersøkelse vår/høst 2012.....	62

## Sammendrag

FoU-prosjektet Trafikantens opplevelse rv. 3, ble startet opp i 2009, på bakgrunn av de høye ulykkestallene på rv. 3 i Østerdalen. En stor del av ulykkene var utforkjøringsulykker, og det ble pekt på at uoppmerksomhet fra bilføreren kunne være en årsak. I tillegg til ulykkesanalyser, var også bakgrunnen for prosjektet en rapport for rv. 3, som tar for seg trafikantens opplevelse langs rv. 3, sett i sammenheng med hva slags stimulans bilisten får langs vegen. Forskning viser at bilisten har behov for stimulans med jevne mellomrom, for å kunne beholde konsentrasjonen, og ikke sovne. Rapporten viste hvor det var behov for strekningsvise utbedringer av rv. 3, nye traseer, behov for vegetasjonsrydding, mulighet for utsiktspunkt med mer. Det viste seg at rv. 3 ble oppfattet som svært monotont, og at det var behov for tiltak. FoU-prosjektet har hatt følgende mål: « Definere, utvikle og gjennomføre tiltak for å skjerpe trafikantens oppmerksomhet, slik at reiseopplevelsen økes og ulykkene reduseres»

FoU prosjektet ble delt i tre tiltaksområder:

1. Vegetasjonsrydding (inkludert småstopp-plasser)
2. Landskapskunst
3. Lys og lyssetting

Det ble jobbet parallelt med alle områdene, fra Elverum

kommune i sør, til Sør-Trøndelag grense i nord. Det ble spesielt lagt vekt på vegetasjonsrydding langs Glomma, og for å få fram noen utsiktspunkt med opparbeidelse av småstopp-plasser. Dette for at det skulle bli mer fristende og lettvent for bilisten å ta seg en liten tur ut i frisk luft ved behov. Landskapskunst ble valgt for å bryte monotonien med all skogen som en kjører igjennom. Det ble valgt å lage elggevir i sterke farger som ble plassert med jevne mellomrom oppigjennom dalen. Med elg som tema ønsket prosjektet å ta vare på stedsidentiteten i Østerdalen, samtidig som en kunne minne bilisten på elgfaren langs vegen. Flere av elggevirene har blitt lyssatt, slik at de også skal fungere på kvelds- og nattertid. Det ble også dekorert en jernbaneundergang på Atna med elgtrykk i pop-art farger, med lysegrønt rekkverk. Det har også blitt lyssatt en låve på Stai, i blått og hvitt. Siste del av landskapskunsttiltakene blir verdens største elg som skal settes opp på Bjøråa rasteplass. Bjøråa rasteplass får en oppgradering med blant annet nytt toalett og lekeplass. Elgen utarbeides i syrefast stål, og den vil forhåpentligvis være med på at mange vil stoppe på rasteplassen og strekke på beina og få frisk luft, før de kjører videre.

Det vært viktig med jevnlig evalueringer av tiltakene som har blitt gjort. Det er utført trafikantundersøkelser i to omganger, den ene våren 2012, og den andre høsten 2012. Til sammen ble det intervjuet ca 590 trafikanter. Prosjektet var selvfølgelig svært spent på resultatene av undersøkelsene, det har vært mange meninger i media om tiltakene, og prosjektet har vært løftet opp i spørretimen i Stortinget tre ganger. Den siste undersøkelsen høsten 2012, når alle gevirene var oppe, viser følgende: Trafikantene sier de får økt oppmerksomhet av tiltakene (72%), de får en bedre kjøreopplevelse (73%), folk har tro på at tiltakene hjelper på trafikksikkerheten (73%),



Foto: svv

vegetasjonsrydding er spesielt positivt (81%), men oppsiktsvekkende mange ønsker også mer av lyssetting (46%) og kunst (40%).

Før tiltakene langs Rv. 3 ble iverksatt ble det også gjort en innledende kvalitativ undersøkelse basert på dybdeintervju i april 2010. Hensikten med intervjuene var å få inntrykk av hvordan trafikanter opplever reisen på Rv 3, spesielt den delen som gikk gjennom Østerdalen. Målet var å gjenta undersøkelsen med de samme personene etter 1 og/eller 2 år mot slutten av prosjektperioden for å se om respondentene opplevde noen endring som følge av tiltakene. Undersøkelsen har imidlertid ikke blitt repetert.

-Det ble foretatt 20 dybdeintervju med bilførere som i ulik grad kjørte på strekningen (18 menn, 2 kvinner, aldersspredning 25-70 år, de fleste 40-60 år). Rekruttering og intervjuing av ble foretatt i Elgstua, Elverum (kafe- og overnattingssted). Intervjuet handlet om selve opplevelsen av det å kjøre på Rv 3 og ønsker om forbedringer. Spørsmålene var helt åpent og ikke knyttet mot prosjektets mål. Den kvalitative forundersøkelsen viser at de positive holdningene til å kjøre rv3 blant annet er at den er den raskeste veien fra Oslo til Trondheim. Det var mest selve vegstandarden og «grisekjøringen» som ble sett på som problematisk. Det var lite snakk om trafiksikkerhet utover litt elgfare og kjedelig strekning. Konklusjonen fra denne undersøkelsen var at utbedring og bredere veg, mer skulder og skogen lengre unna (bedre sikt) vil bidra positivt.

Dette var en liten kvalitativ undersøkelse og resultatene er ikke generaliserbare. Undersøkelsen viser allikevel noen likhetstrekk med vegkantundersøkelsen i forhold til kjøreopplevelse og betydning av vegetasjonsrydding.

Prosjektet avsluttes med oppsetting av den store elgen på Bjøråa rasteplass. Åpning skjer sannsynligvis i 2015. Med så gode resultater fra trafikantundersøkelsene, så er prosjektgruppa godt fornøyd med tiltakene som ble valgt. Det gjenstår å se hvordan dette vil påvirke ulykkestallene over tid. Foruten dette FoU-prosjektet, så har det blitt gjort flere strekningsvise utbedringer på rv. 3 de siste årene, som også forhåpentligvis vil senke ulykkestallene. Tendensen viser færre ulykker. Forhåpentligvis så kan FoU-prosjektet så langt ha bidratt til å holde trafikanten mer oppmerksom, slik at noen ulykker som kunne blitt fatale, har blitt unngått.

En kort anbefaling for andre prosjekter til slutt:

1. Vegetasjonsrydd der det er mulig, og få det inn i driftskontraktene. Folk er svært positive til vegetasjonsrydding, men overraskende mange også til kunst og lyssetting. Dette må derimot bare utføres der det er monotont, egnet til stedets identitet og at tiltaket utføres på riktig sted. Tiltaket må ikke føre til uoppmerksomhet og distraksjon. Dette er en fin balansegang. Det er heller ikke ønskelig med for mange virkemidler og lys («Las-Vegas»-effekt). Det kan bli for mye. Det er også mye som finnes langs vegen fra før, som det går an å ta tak i og fremheve.
2. Sørg for gode utsiktspunkter, og at folk kan stoppe langs vegen og trekke frisk luft
3. Det er viktig å tenke kjøreopplevelse langs veg, ta tak i stedets identitet, ha en rød tråd, og gi stimuli med jevne mellomrom.

# 1. Prosjektbeskrivelse

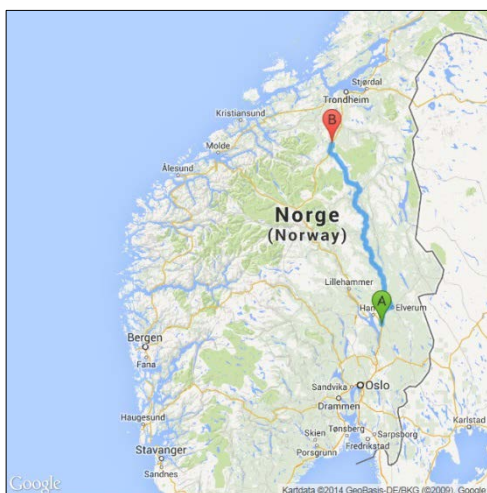
FoU-prosjektet «Trafikantens opplevelse, riksveg 3 Østerdalen» ble initiert av Statens vegvesen, distriktssjefen i Hedmarken-Østerdalen distrikt, i 2009. Prosjektet rettet seg mot den mest benyttede kjøreruten for trafikanter mellom Osloområdet og Trøndelag/Nord-Norge. Ulykkesutviklingen på strekningen var bekymringsfull og trenden hadde vært den samme i en årrekke. Ulykkestallene var høye i forhold til lignende strekninger. I 2009 viste statistikken et snitt på seks drepte, ni hardt skadde og 67 lettere skadde årlig. Vegen gjennom Østerdalen ble betegnet som tidvis kjedelig og monoton. Mange av ulykkene var utforkjøringsulykker, og mye tydet på uoppmerksomhet.

Statens vegvesen ønsket å se på ulykkesituasjonen med nye øyne, og ta tak i bilførerens uoppmerksomhet for å redusere antall ulykker.

Den teoretiske bakgrunnen og forståelsen for FoU-prosjektet bygger på Vegdirektoratets håndbok «Kunst i veganlegg», og på arbeidet til Michael Varming og Egil Lundebrekke i rapporten «Rv. 3 Kolomoen – Ulsberg. Trafikantens opplevelse. Rytme og stimuli eller monotoni, kjedsomhet og tretthet» (2004). Rapporten ble utarbeidet av Selberg Arkitektkontor AS på oppdrag fra Statens vegvesen Hedmark. Rapporten analyserer riksveg 3, og deler den opp i områder som har lav stimulans, middels stimulans og høy stimulans for bilisten. Rapporten tar også for seg tiltak som bør gjøres langs riksveg 3 for å øke trafikantens oppmerksomhet. Det er blant annet foreslått bruk av landemerke/skulpturelt element og vegetasjonsrydding på korte (små «gløtt») og lengre strekninger.

FoU-prosjektet ble en direkte påbygging av denne rapporten, samt tidligere utførte registreringer og analyser på den aktuelle strekningen av riksveg 3. Viktige er også studier om monotoni langs veg, som viser at mennesket trenger stimuli ca. hvert tredje minutt for å beholde konsentrasjonen.

Prosjektgruppa var bredt sammensatt, med deltagere både fra Statens vegvesen og Fylkesmannen i Hedmark (Torfinn Kringelbotn, fylkesskogmester). Det ble opprettet faggrupper som representerte drift, vedlikehold, trafiksikkerhet, veg, landskapsarkitektur, grøntmiljø, plan og forvaltning.



Prosjektgruppa spente vidt i forhold til både alder og erfaring. Prosjektet hadde også som mål og forutsetning å ha et godt samarbeid med grunneiere og kommuner, noe som ser ut til å ha lyktes.

FoU-prosjektet har vært lærerikt, spennende og utfordrende for alle parter.

Rv. 3 går mellom Kolomoen i Stange kommune (Hedmark) til tettstedet Ulsberg i Rennebu kommune (Sør-Trøndelag). Strekningen er 308 km lang og følger hovedsakelig dalføret Østerdalen.



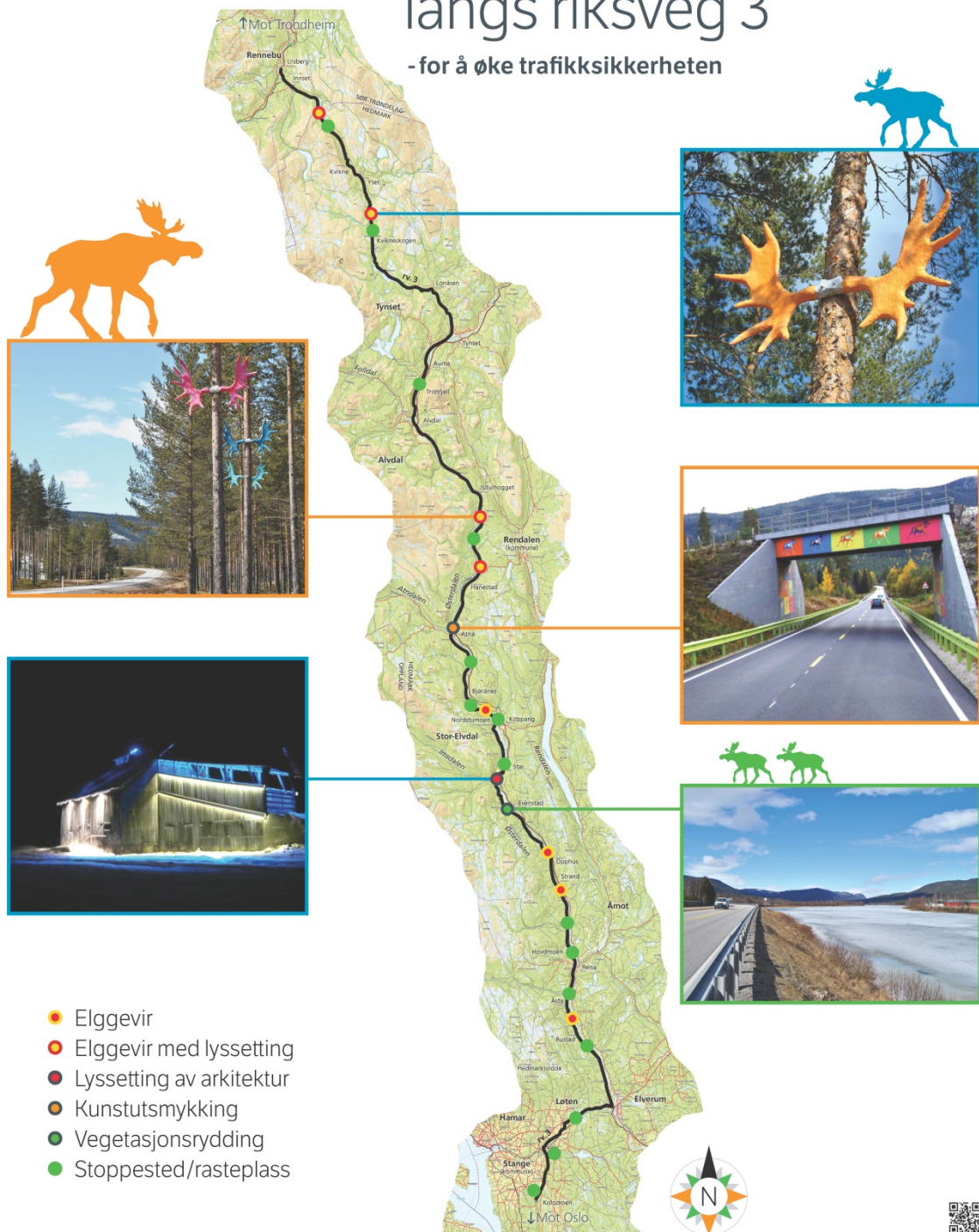
# Trafikantens opplevelse



Statens vegvesen

## langs riksveg 3

- for å øke trafikksikkerheten



Riksveg 3 Trygt fram sammen

Figur 1 Informasjonsplakat som skal henges opp på rasteplasser på strekningen



## 2. Målsetting

***“Definere, utvikle og gjennomføre tiltak for å skjerpe trafikantens oppmerksomhet, slik at reiseopplevelsen økes og ulykkene reduseres”***

Målsettingene ble i styringsmøtet definert som:

- Rask, registrerbar oppmerksomhetsøkning
- Økt trafiksikkerhet i samme område
- Kreativ dialog med grunneiere – man er avhengig av frivillige avtaler der Statens vegvesen går utover egen grunn. Viktig med positiv dialog!
- Overføringsverdi

## 3. Organisering og gjennomføring

Prosjektet har vært organisert med en **prosjektgruppe** (2 fra Plan- og trafikk Hedmark, 4 fra Ressursavd/ Veg- og gateplanlegging, Trafikkteknikk og analyse og Eiendom Grunnerverv, 1 fra Fylkesmannen), og en **styringsgruppe** (Vegdirektoratet, Veg- og gateplanlegging, Trafiksikkerhet). Aud M. Riseng, avdelingsdirektør for vegavdelingen er prosjekteier, Hanne Finstad, seksjonsleder for Plan og trafikk Hedmark er prosjektansvarlig for prosjektet. Det har vært flere prosjektledere på prosjektet gjennom prosjektperioden.

### Styringsgruppe:

Kjell Seim, Trafiksikkerhet (fra 2009 til d.d.)

Finn Harald Amundsen, Vegdirektoratet (fra 2010 til d.d.)

Øyvind Moshagen, Veg- og gateplanlegging (fra 2009 – 2010)

Liv Finborud, Veg- og gateplanlegging (fra 2010 – 2012)

Guri Ulltveit Moe, Veg- og gateplanlegging fra 2013 til d.d.)

Hanne Finstad, seksjonsleder Plan og trafikk Hedmark og prosjektansvarlig (fra 2009 til d.d.)

Aud M. Riseng, avdelingsdirektør for vegavdelingen og prosjekteier (fra 2009 til d.d.)

Kai Hekne Slagsvold (prosjektleder til 2009)

Marianne Mittet Solbraa (prosjektleder fra 2009 til 2011)

Tone Tidemand Skappel (prosjektleder fra 2011 til 2012)

Anne Helga Gaustad (prosjektleder fra 2012 til 2014)

Anne Jorde (prosjektleder fra 2014 til d.d.)

Prosjektgruppa bestod av representanter fra Statens vegvesen og Fylkesmannen i Hedmark. Statens vegvesen ivaretok ledelsen av prosjektet og sekretærfunksjonen. Prosjektgruppa dro veksler på andre etater og organisasjoner etter behov, for å komplettere kompetansen og bredden når tiltakene skulle planlegges. Prosjektleder rapporterte til styringsgruppa via ca. tre møter pr. år, og ellers ved behov.

#### Prosjektgruppe:

Prosjektlederne (se annen oversikt «Styringsgruppe»)

Jan Wessel Finstad, Plan og trafikk Hedmark

Ole Christian Bang, Trafikkteknikk og analyse

Kine Skarstein, Veg- og gateplanlegging (grøntfag) / Drift

Rune Krok, Eiendom Grunnerverv

Torfinn Kringlebotn (Fylkesmannen i Hedmark)

Marit Nyhuus, trafikksikkerhetsrådgiver ved Plan og trafikk Hedmark

Mari Gotteberg, fagansvarlig landskap

### **3.1 Mandat – gitt av Vegavdeling Hedmark**

*«Prosjektgruppa skal ta utgangspunkt i ulykkesrapporten for riksveg 3, og gjennomføre referansemålinger som gor grunnlag for en sammenligning av situasjonen før- og etter tiltak. Med utgangspunkt i målsettingen skal prosjektgruppa utarbeide forslag til tiltak innenfor lyssetting, vegetasjonsrydding og landskapskunst, som skal bidra til å øke reiseopplevelsen og redusere trafikkulykkene på riksveg 3 gjennom Østerdalen».*

Det utarbeides egne delplaner for de ulike delprosjektene.

## 3.2 Valg av konsept

Prosjektet har hatt tre fokusområder:

1. *Vegetasjonsrydding*
2. *Landskapskunst*
3. *Lys og lyssetting*

### 3.2.0 Vegetasjonsrydding

Vegetasjonsrydding er utført langs Glomma, og andre steder der vegen passerer utsiktspunkt, bruer eller andre severdigheter. Bilisten får flere impulser, og strekningen blir mindre monoton. Det jobbes med å få årlig skjøtsel inn i driftskontraktene, slik at vegetasjon blir holdt nede. Det er også tilrettelagt for små-stopp-plass på Stai og på Gardbekkegga. Småstopp, i kombinasjon med vegetasjonsrydding/utsikt, bygger oppunder lysten til å stoppe.

### 3.2.1 Landskapskunst



(Foto: Knut Opeide, svv)

Prosjektgruppa ønsket å gi Østerdalen noen kontraster, både i farger og i opplevelser, samtidig som stedsidentiteten ble tatt vare på. Dette vil forhåpentligvis minske monotonien og øke reiseopplevelsen på strekningen. To lokale kunstnere, Linda Bakke og Inge Iversen, fikk i samarbeid med prosjektgruppa utviklet et godt konsept rundt temaet elg.

Jernbaneundergangen ved Atna er dekorert med elger i "pop-art" stil, og har i tillegg fått et lysegrønt rekkverk som leder bilisten gjennom undergangen. Det er laget spisebrikker med samme motiv som spisesteder i Østerdalen har benyttet. Disse har følgende påskrift:

*"Trafikantens opplevelse, rv. 3 Østerdalen. Initiert av Statens vegvesen Hedmark p.g.a. de mange trafikkulykkene, målet er færre ulykker og økt reiseopplevelse. God mat og god tur videre!"* Det er også laget postkort i samme motiv.

62 elggevir er hengt opp langs vegen i Stor-Elvdal, Rendalen og Alvdal kommuner. Elggevirene er helstøpt glassfiber, med ulike farger. Elggevirene skal på samme måte som jernbaneundergangen motvirke monotonien i Østerdalen, og gi folk impulser og reiseopplevelse med jevne mellomrom. De er satt opp på nøye utvalgte steder. Plasseringene av tiltakene er valgt med den største omhu, slik at trafikantene ikke må snu på hodet for å se på tiltakene. Dette har vært med å regulere aktuelle lokaliteter. Alle plasseringer er nøye vurdert trafiksikkerhetsmessig, og det er lagt opp til jevne mellomrom mellom tiltakene. Statens vegvesen mener å ha funnet en fin balanse, ikke for mange tiltak og heller ikke for få.

Noen av elggevirene er lyssatt. Det ble i 2012 skiftet ut noen gevir pga. blekhet i fargen. Det er gevir på lager i tilfelle behov for utskifting.

#### 3.2.1.0 Hærverk

Etter etablering av lokalitetene er to trær med gevir hugget ned; ett tre med 1 gevir, og ett tre med 6 gevir. Ett gevir er saget i to, så dette er fjernet. Totalt henger det nå oppe 54 gevir.

### 3.2.2 Lys og lyssetting

Østerdalen er preget av mange vinterulykker. Prosjektet har fokus på vinterfarer og tiltak i mørket. Lyssetting er et eget delprosjekt. Eksisterende belysning er vurdert, og forbedringspotensialer kartlagt. Det er ikke planlagt å lyssette flere lokaliteter, da det ikke er mer penger igjen i prosjektet. Hadde det vært mer penger, ville Stai bru blitt lyssatt.

Lyssetting er utført på tre steder. Det er i tillegg gitt tilskudd til belysning av Vollan bru på Kvikne. Fem lokaliteter med elggevir er lyssatt, samt en låve ved Stai. Lyspunktene er bestemt ut fra tilgang på strøm og avstand til hverandre, slik at det også her blir en jevn puls mellom impulsene.

Storelgen, som skal være hovedattraksjon på Bjøråa rasteplass, skal lyssettes.



(Foto: Knut Opeide, svv)

### 3.3 Viktige faktorer

Viktige faktorer å ta hensyn til i prosjektet har vært:

#### 3.3.1 Trafikksikkerhet

Skjerpet oppmerksomhet gir våkne sjåførere og risikoen for ulykker minskes. Det er viktig å være bevisst på plassering av de ulike tiltakene både i terrenget og i forhold til hverandre og til vegen, slik at det ikke oppstår farlige situasjoner. Elggevirene skal også gi en påminnelse av faren for å kolliderer med elg på strekningen.

#### 3.3.2 Stedsidentitet

Elgen, skogen og Glomma er viktige identitetsfaktorer i området. Vegetasjonsrydding for å åpne opp mot Glomma, som ved Evenstad, har vært en vesentlig del av prosjektet. Stopplassen med utsiktspunktet som er ryddet og merket ved Gardbekkegga er et annet eksempel på dette.

#### 3.3.3 Kontraster

De fargerike elggevirene, lyssettingen av låven på Stai, gevir samt dekorasjon av rekkverk og jernbaneundergang ved Atna gir gode kontraster til landskapet og bidrar til økt oppmerksomhet hos trafikantene. Kontrastene gjør det også lettere å huske hvor på strekningen man befinner seg.

#### 3.3.4 Rød tråd

Prosjektet består av en rekke småtiltak satt i sammenheng, med jevn tilførsel av impulser. Farger og lys går igjen og elgen/elggevirene følger hele strekningen.

### 3.3.5 Samspill med kommuner og grunneiere

Godt samarbeid og samspill med kommuner og grunneiere har vært en forutsetning for at prosjektet skulle lykkes. Involvering i en tidlig fase og godt samarbeid underveis gir eierskap til prosessen og goodwill for tiltakene. Dette har vært nødvendig også i forbindelse med grunnverv og planprosesser.

### 3.3.6 Drift og samspill med funksjonskontrakter

Underveis i prosjektet har samarbeidet med ansvarlige for drift og funksjonskontrakter bidratt både til å finne egnede steder og få på plass de ulike tiltakene. For at tiltakene skal holdes ved like og vegetasjonen holdes nede, må skjøtselsplaner inn i framtidige funksjonskontrakter på strekningen.

## 4. Ulykkesutvikling rv. 3



Antall ulykker, drepte og skadde Rv3 Elverum - Sør-Trøndelag gr. 2004-2013

	Antall ulykker	Antall drepte	Antall meget alv skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
2004	38	7	1	2	51
2005	37	3	0	3	53
2006	42	8	4	7	63
2007	34	1	0	7	44
2008	51	5	1	10	64
2009	47	6	1	8	67
2010	28	3	0	3	36
2011	22	1	0	7	26
2012	35	3	2	8	53
2013	24	1	0	3	31
<b>SUM</b>	<b>358</b>	<b>38</b>	<b>9</b>	<b>58</b>	<b>488</b>

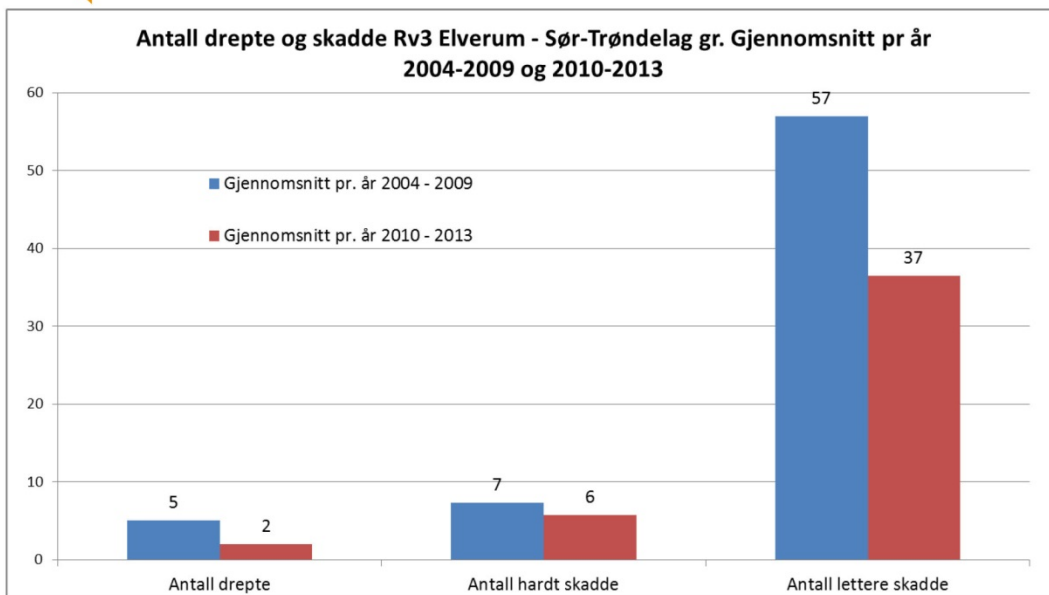
Dataene gjelder ulykker som har skjedd på den Rv3 som eksisterer i dag og historiske ulykker.  
Historiske ulykker - ulykker på strekninger hvor det har vært endringer i vegnettet (fysiske tiltak, nyanlegg) - nedlegging/omklassifisering





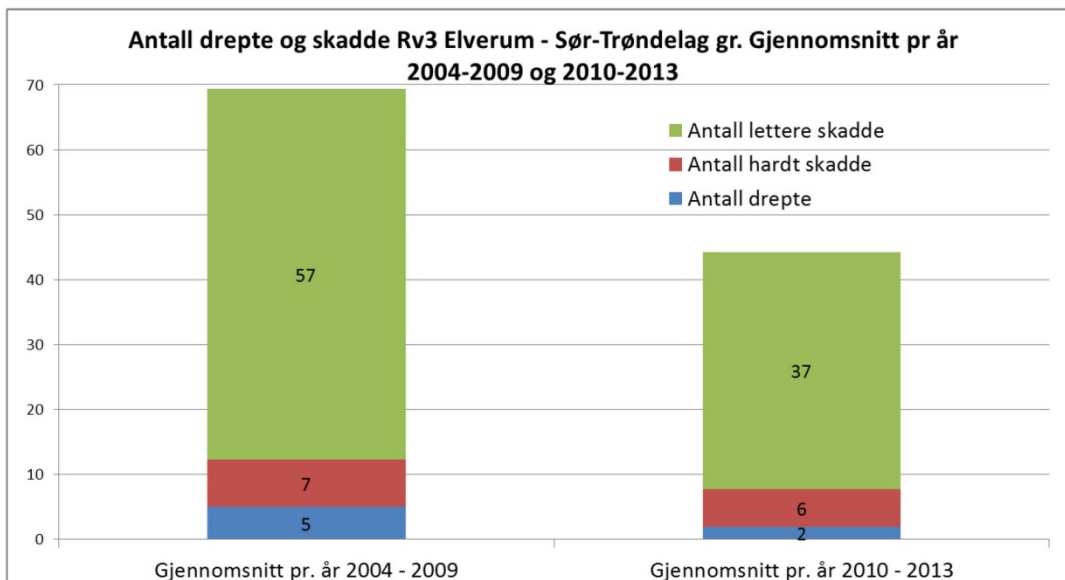
Statens vegvesen

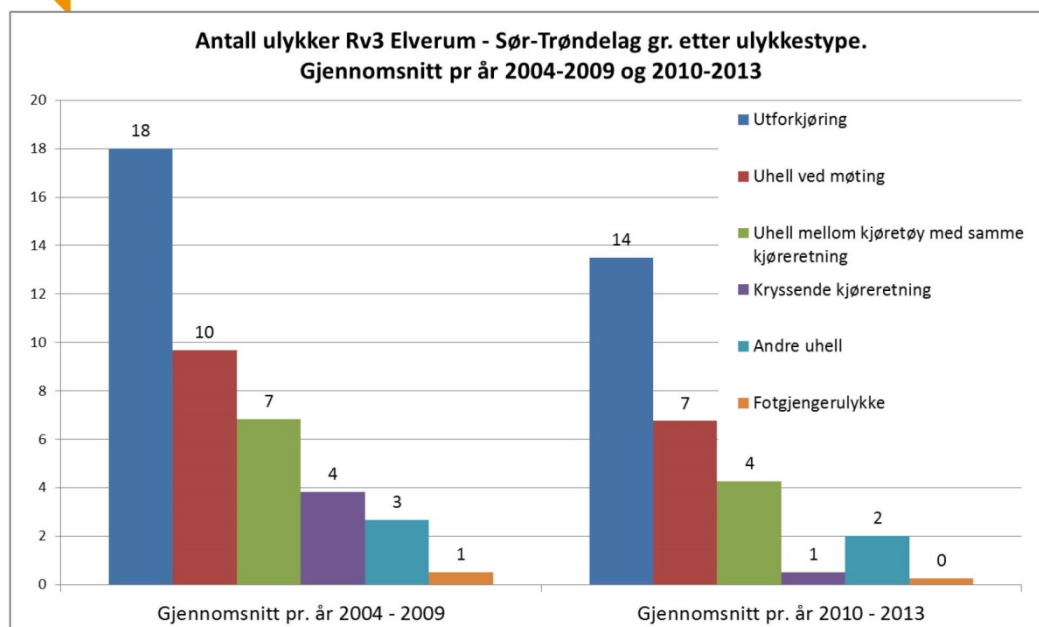
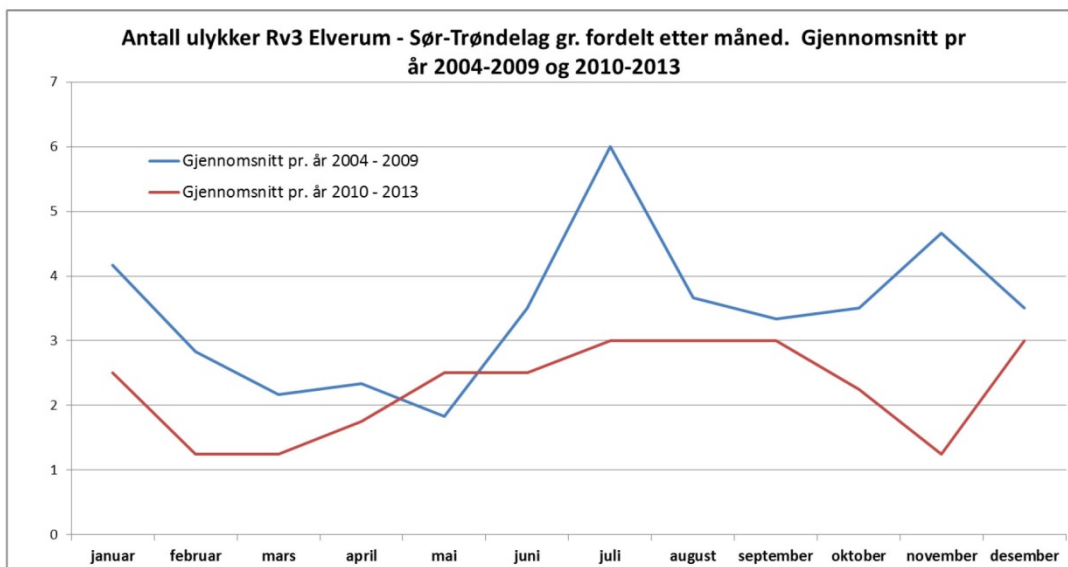
	Antall ulykker	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Gjennomsnitt pr. år 2004 - 2009	42	5	7	57
Gjennomsnitt pr. år 2010 - 2013	27	2	6	37



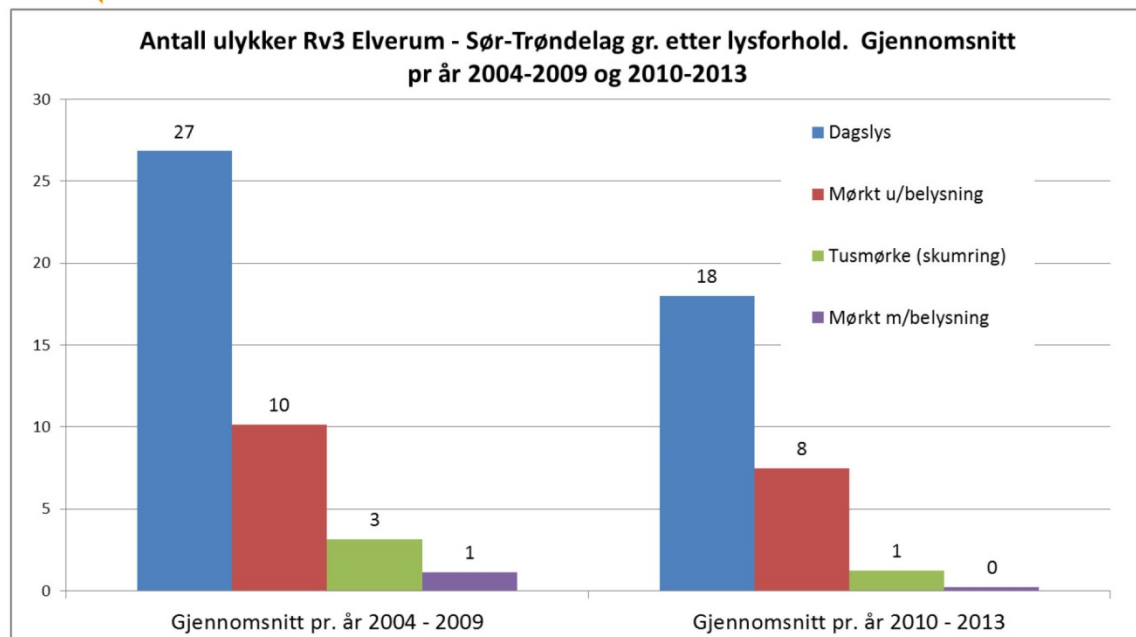
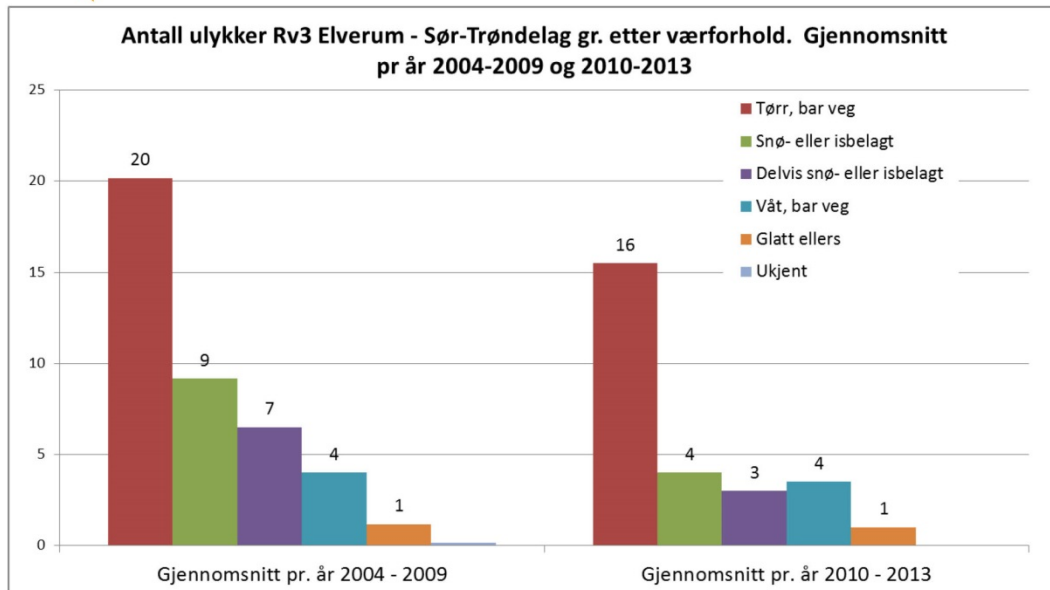
Statens vegvesen

	Antall ulykker	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Gjennomsnitt pr. år 2004 - 2009	42	5	7	57
Gjennomsnitt pr. år 2010 - 2013	27	2	6	37









	Antall ulykker	Antall drepte	Antall meget alv skadde	Antall lettere skadde
2004	38	7	3	51
2005	37	3	3	53
2006	42	8	11	63
2007	34	1	7	44
2008	51	5	11	64
2009	47	6	9	67
2010	28	3	3	36
2011	22	1	7	26
2012	35	3	10	53
2013	24	1	3	31

Figur 2 Dataene gjelder dagens Rv 3, inklusive historiske ulykker.

## 5. Tiltak – kronologisk utført

2009

Opphenging av små elger i trærne, Bjøråa og Østlund rasteplass



Figur 3 Prosjektets første kunstelger. Foto: svv

Elger ble laget i skipsfinér. Disse ble montert på rasteplasser langs rv. 3. Hinderløype i malmfuru med dyrefigurer ble plassert ut på Bjøråa rasteplass. Elg og bjørn i malmfuru ble plassert ut på rasteplass sør for Rena.



Figur 4 Hinderløype på Bjøråa. Foto: svv

## 2010

Utsmykking av jernbanebru, Atna. Åpning 16. juni 2010

Før:



Figur 5 Opprinnelig jernbanebru med lokal "kunst". Foto: NVDB

Etter:



Figur 6 Jernbanebrua etter oppgradering. Foto: svv

## Vegetasjonsrydding

Det er utført vegetasjonsrydding på flere strekninger.

Før:



Figur 7 Utsynet mot Glomma er lik null – ved Evenstad. Foto: NVDB

Etter:



Figur 8 Vegen har blitt en del av det overordna landskapsrommet. Foto: NVDB



Figur 9 Vegetasjonsrydding ved Evenstad



Figur 10 Vegetasjonsrydding i området ved Stai 1



Figur 11 Vegetasjonsrydding i området ved Stai 2



## 2011

Opphenging av de første elggevirene, Strand kirke, 1. april 2011, nordgående retning

Før:



Figur 12 Første lokalitet for elggevir – ved Strand kirke. Foto: NVDB

Etter:



Figur 13 Elggevirene ble hengt opp for nær bakken, disse ble senere hevet (hærverk og tjuveri). Foto: NVDB



Figur 14 Gevirene etter heving. Dette treet ble etter hvert hugget ned. Det er ikke hengt opp nye gevir. Foto: svv.

## Opphenging av elggevir, nord for Tiuren kro, juni 2011, begge retninger

Før:



Figur 15 Lokaltet nord for Tiuren kro. Foto: NVDB

Etter:



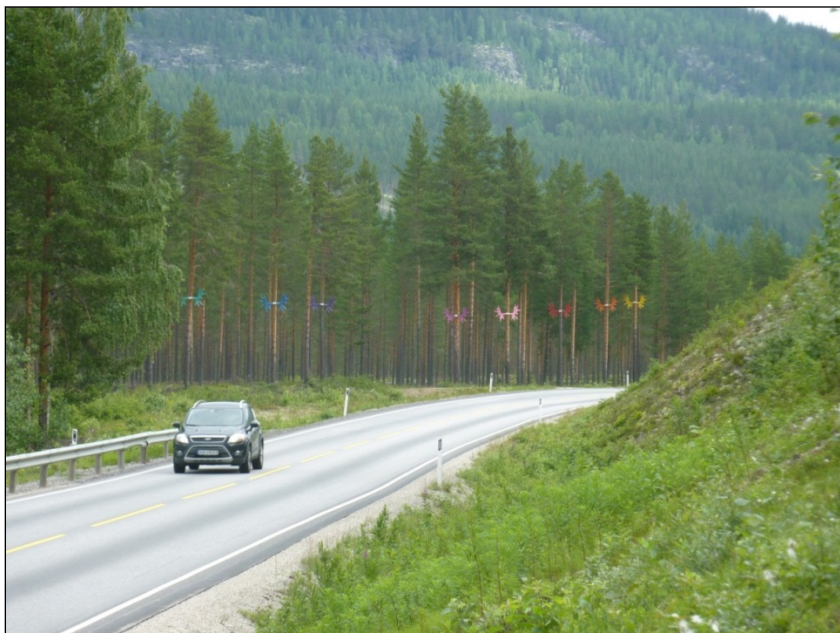
Figur 16 Gevir montert, nordgående ved Tiuren kro. Foto: svv

Før:



Figur 17 Lokaltet nord for Tiuren kro, sørgående. Foto: NVDB

Etter:



Figur 18 Elggevir montert, sørgående ved Tiuren kro. Foto: svv

## Opphenging av elggevir, Hanestad, juni 2011, nordgående retning

Før:



Figur 19 Lokalitet Hanestad. Foto: NVDB

Etter:



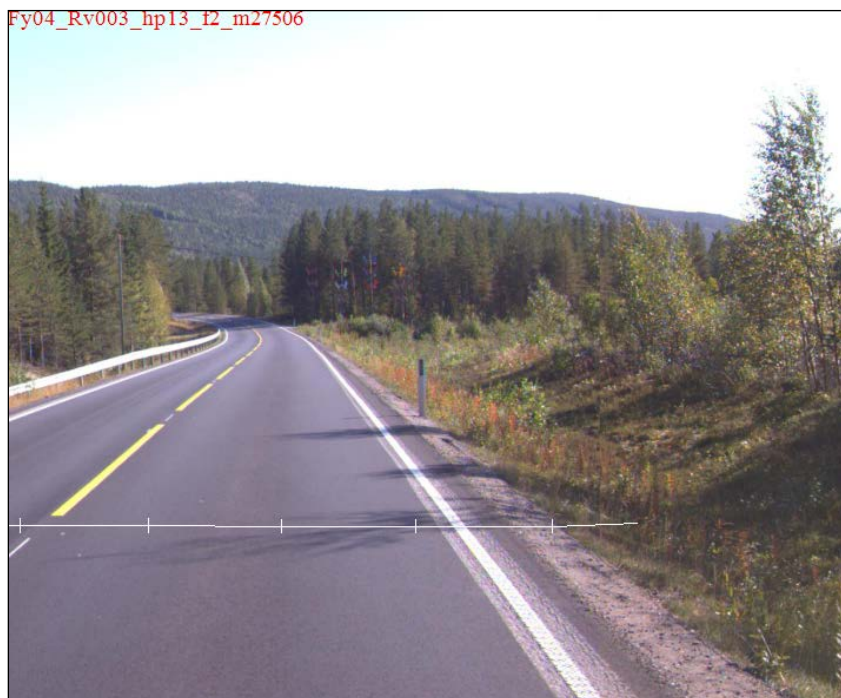
Figur 20 Elggevir montert, nordgående ved Hanestad. Foto: svv

Opphenging av elggevir, Alvdal grense, september 2011, sørgående retning  
Før:



Figur 21 Lokaltet ved Alvdal grense. Foto: NVDB

Etter:



Figur 22 Gevir montert, sørgående ved Alvdal grense. Her ble det montert to gevir pr. tre i 2011. Det ble supplert i 2012, så nå er det tre gevir pr tre. Foto: NVDB

## Lyssetting av elggevir, Alvdal grense, høst 2011



Figur 23 Arbeid med montering av gevir, Alvdal grense. Foto: svv



Figur 24 Lyssatte gevir, Alvdal grense. Foto: svv



Figur 25 Lyssatte gevir Hanestad, høsten 2011. Foto: svv

## Lyssetting av høylåve, Stai, høst 2011

Før:



Figur 26 Låve på Stai. Foto: google.maps.com

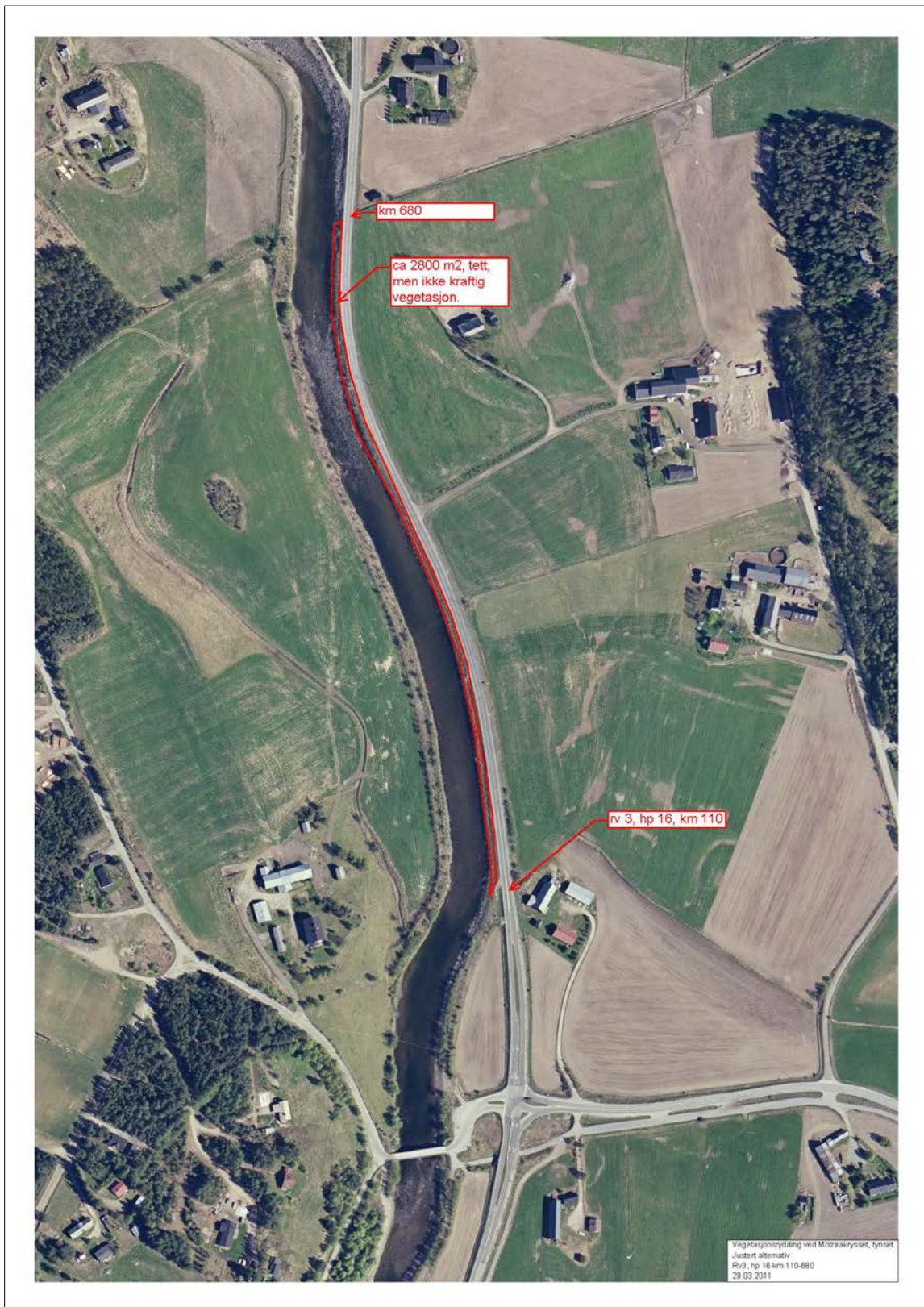
Etter:



Figur 27 Låve etter lyssetting. Foto: svv



## Vegetasjonsrydding 2011



Figur 28 Vegetasjonsrydding ved Motrøakrysset, Tynset



Figur 29 Vegetasjonsrydding i området Alvdal 1



Figur 30 Vegetasjonsrydding i området Alvdal 2

2012

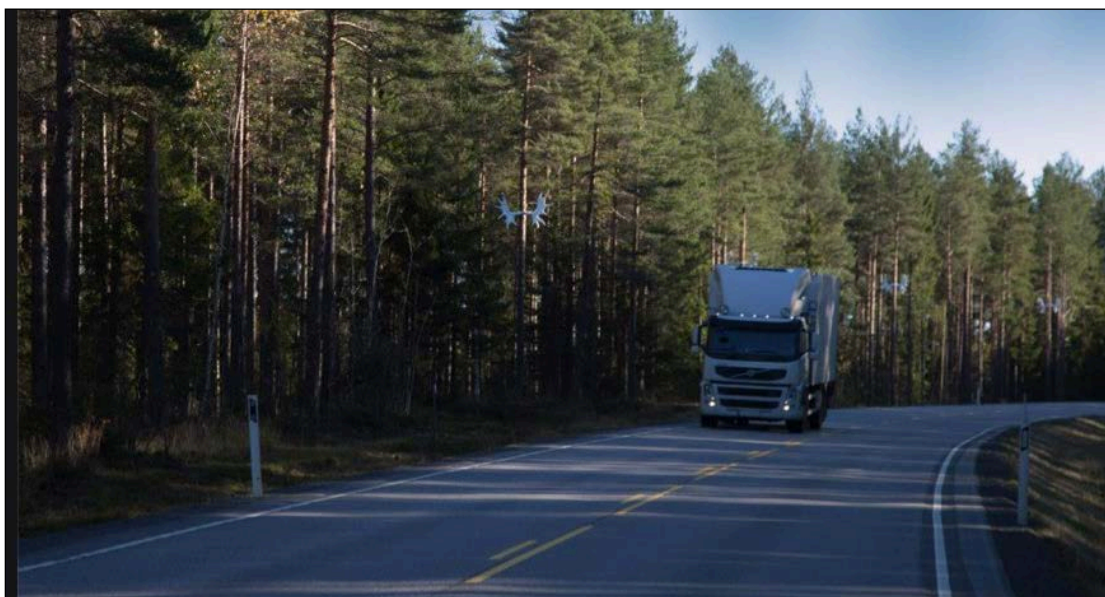
Opphenging av elggevir, Åsta, sommer 2012, sørgående retning

Før:



Figur 31 Lokaltet ved Åsta. Foto: svv

Etter:



Figur 32 Gevir montert, sørgående ved Åsta. Foto: svv

Opphenging av elggevir, Opphus, sommer 2012, begge retninger



Figur 33 Lokaltet ved Opphus. Foto: svv

Opphenging av elggevir, sør for Kvikne, sommer 2012, nordgående retning



Figur 34 Lokaltet ved sør for Kvikne. Foto: svv

Montering av elggevir, Sør-Trøndelag/ Hedmark grense, sommer 2012



Figur 35 Montering av elggevir, Sør Trøndelag/Hedmark grense. Disse ble senere lyssatt. Foto: svv

Supplering av elggevir, Hanestad, sommer 2012



Figur 36 Supplering på tidligere lokalitet, nordgående. Foto: svv



Figur 37 Supplering på tidligere lokalitet ved Alvdal grense, sørgående. Foto: svv

## Lyssetting av elggevir ved Kvikne, høst 2012



Figur 38 Lyssetting av lokalitet ved Kvikne. Foto: svv

I tillegg er følgende lokaliteter lyssatt:

- Lyssetting av elggevir, Åsta, vinter 2012/2013
- Lyssetting av elggevir, Sør-Trøndelag grensehøst 2012

## Opparbeidelse av raste-areal på Statoil-stasjonen, Stai, sommer 2012



Figur 39 Fargerike benker og avfallsdunker. Foto: svv



2013

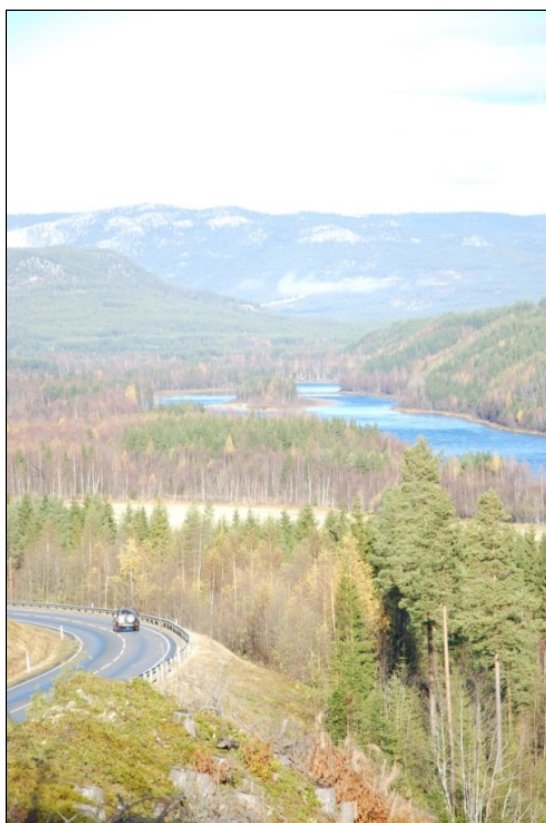
Opparbeidelse av småstopp-plass, Gardbekkegga, sommer 2012/2013



Figur 40 Gardbekkegga. Foto: svv



Figur 41 Ferdig opparbeidet tursti mot utsiktspunkt. Foto: svv



Figur 42 Utsikt fra Gardbekkegga, nordover. Foto: svv

## 2014 - 2015

### 6. Bjøråa rasteplass

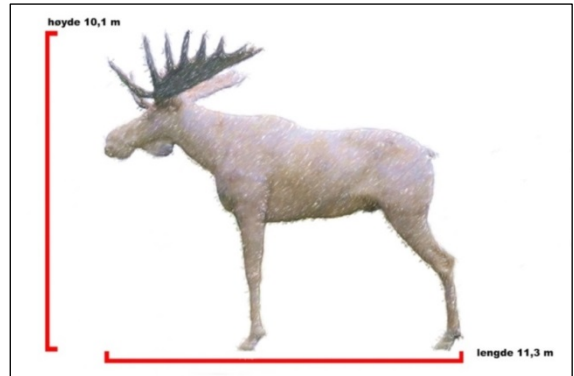
Figur 43 Modell av "Storelgen

Avslutningen av FoU-prosjektet er «Storelgen» på Bjøråa rasteplass. Gjennom dette kunstverket vil land-art/skulptur-prosjektet forankres. Dette er et konsept og en idé, hvor alt henger sammen, elg som er brukt som motiv gjennom hele Østerdalen, og elggevirene som er plassert ut langs strekningen. Storelgen er høydepunktet av virkemidlene.

Spørreundersøkelsene som ble utført i 2012, viste at trafikantene opplevde en økt positiv oppmerksomhet ved bruk av vegetasjonsrydding, kunst og elggevir. Å plassere en stor elgskulptur på Bjøråa rasteplass vil bygge opp under disse erfaringene, og mest sannsynlig gjøre at trafikanten får en enda større oppmerksomhet langs rv. 3. Utsmykking av rasteplasser blir mer og mer vanlig, dette for å gi trafikanten stimuli og oppfordre til å stoppe. Bilisten får frisk luft og et miljøskifte, og vil trolig være en mer årvåken sjåfør etter stoppet.

Statens vegvesen, Stor-Elvdal kommune og Fylkesmannen i Hedmark mener at verdens største elgskulptur på Bjøråa rasteplass vil ha følgende effekter:

- Flere velger å stoppe og se/oppleve plassen, strekke på bena, og med dette motvirke trøtthet i større grad enn om det bare er en «vanlig» rasteplass.
- Mental oppmerksomhetsvekker for langdistansetrafikanter/økt trafiksikkerhet i området.
- «Se, lær og bevegelse» for barn i bilen. Info om elg, og temaet tas igjen på lekeplassen.
- Milepæl og referansepunkt på strekningen Oslo-Trondheim.
- Estetisk flott opplevelse.
- Ta tak i stedsidentiteten i Østerdalen. Norsk Elgsenter er under etablering på Evenstad, og skulpturen vil være med å sette Stor-Elvdal og Østerdalen på kartet.
- Skape begeistring lokalt, nasjonalt og utover landegrensene.
- Åpne for utvikling og promotering av Østerdalen generelt. Østerdalen har mange perler som få ennå vet om. Ved å få folk til å stoppe, vil det være lettere å gi folk informasjon om attraksjonene i Østerdalen.



Storelgen produseres av kunstneren Linda Bakke, og blir i syrefast, polert stål. Den blir lyssatt. Bjøråa rasteplass vil i tillegg få en oppgradering med nytt servicebygg tegnet av arkitekt Tanja Lie (arkitektkonkurranse avholdt i 2013), samt en oppgradering av lekeplassen av kunstnerne Ling&Stub (kunstkonkurranse avholdt i 2013). Det ble kåret verdige vinnere ved begge konkurransene, se illustrasjoner. I tillegg får rasteplassen omrokert på kjøremønsteret sitt, og det blir en større revevegetering av skogsbunn rundt Storelgen. Se illustrasjonsplan. Reguleringsplanen for Bjøråa rasteplass ble vedtatt i 2012, og byggeplanleggingen ble ferdig våren 2013. Bjøråa rasteplass reåpnes sannsynligvis i juni 2015.



Figur 44 3d-visualisering – Linda Bakke

– *Mandat for storelg*

Innledning

*Det vises til mandat for FOU-prosjektet "Trafikantens opplevelse" på rv. 3 i Østerdalen. Som en del av prosjektet har prosjektgruppa utarbeidet forslag til tiltak innenfor lyssetting, vegetasjonsrydding og landevegskunst som kan bidra til å redusere trafikkulykkene i Østerdalen. I forbindelse med prosjektet er det kommet forslag om å sette opp en stor elgskulptur som et "Landart-tiltak" på strekningen. Finansiering eller produksjon av elgen er ikke avklart. Utgifter til grunn, lyssetting, drift mv må klargjøres. For å avklare rammebetingelsene rundt dette er det vedtatt å etablere en delprosjektgruppe som skal vurdere tiltaket konkret.*

Mandat

*Med utgangspunkt i FOU-prosjektet etableres en delprosjektgruppe med formål å avklare muligheter for å realisere delprosjekt Storelgen. Prosjektgruppa ledes av Anne Helga Gaustad, Statens vegvesen som selv oppnevner medlemmer fra hovedprosjektet.*

*Gruppas oppgaver:*

- *Avklare nødvendige tillatelser/avklaringer med Vegdirektoratet gjennom innsending av søknad som klargjør rammebetingelser*
- *Finansiering og kostnadsfordeling*
- *Produksjonsmetoder – optimale ift å redusere kostnader*
- *Trafikksikkerhet – ift plassering og avkjøring til rasteplass (for begge kjøretninger)*
- *Oppsett og plassering – faglig vurdering*
- *Klargjøring av nødvendige avtaler og grunnerverv*
- *Klargjøre driftsmessige forhold*

*Hanne Finstad*

*Seksjonsleder Plan og trafikk Hedmark*



Figur 45 Linda Bakke på befarings. Foto: Hanne Sine Andresen

Oppgraderingen av Bjøråa rasteplass omfatter nytt servicebygg og en oppgradering av eksisterende lekeplass. Det er avholdt to konkurranser; en arkitekt- og en kunstkonkurranse, og vinnerne ble kåret høsten 2013.

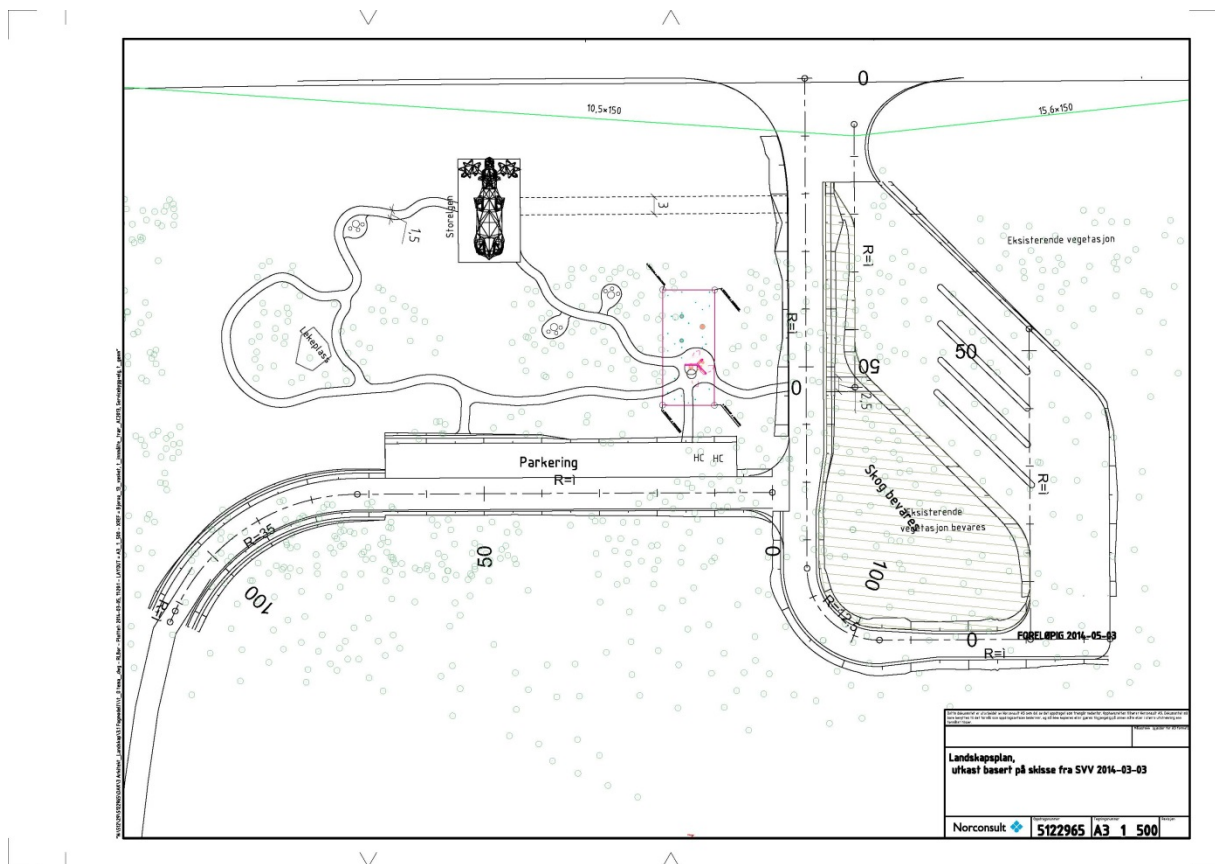


Figur 46 Vinnerutkast servicebygg - Lie Øye arkitekter AS



Figur 47 Vinnerutkast lekeskulptur - Linge Stub

Reguleringsplanen for Bjøråa rasteplass ble godkjent april 2013.



Figur 48 Landskapsplan Bjøråa rasteplass

## 7. Trafikantundersøkelser

### Erfaringer fra spørreundersøkelse 2012

Det har blitt gjennomført to mindre vegkantundersøkelser langs Rv. 3 i løpet av 2012. Formålet med vegkantundersøkelsene har vært å kartlegge i hvilken grad tiltakene blir lagt merke til, forståelse av tiltakene i forhold til trafikksikkerhet og holdning til dette samt virkning på kjøreopplevelse og kjøreatferd. Vegkantundersøkelsene er en kartlegging av trafikantenes oppmerksomhet og opplevelse av tiltakene *etter* oppsetting av tiltakene. Dette er derfor ingen ordinær evaluering av før- og ettersituasjon.

Vegkantundersøkelsene ble gjennomført på våren (mars) og høsten (oktober) i 2012. Undersøkelsene ble foretatt på dagtid på både en hverdag (tirsdag) og en helgedag (søndag). Strekningene som vegkantundersøkelsene ble foretatt på var henholdsvis Svingen og Hovdmoen (mars) og Østlund og Hovdmoen (oktober). Undersøkelsene var identiske.



Undersøkelsene ble foretatt som stoppintervju ved et naturlig stoppested på strekningene. Intervjuerne, vegvesen ansatte, hadde på seg gule refleksvester. Prosedyren for utvelgelse av bilister var å velge bilister fortløpende og tilfeldig, det vil si velge første bilist etter endt intervju, men samtidig tilstrebe at ulike type bilister (kjøretøy) ble intervjuet. Kriteriet for å delta i undersøkelsen var at

reisen måtte ha startet nord for Rena. De som startet sin kjøretur på Rena/sør for Rena var ikke i målgruppen og ble ikke intervjuet. Grunnet lite trafikk på strekningene i tidsrommet for undersøkelsen ble utvelgelse vanskelig og utvalget lite.

Til sammen ble det intervjuet 586 bilførere, hvorav 314 ble intervjuet i mars og 272 i oktober. Det er ikke talt opp hvor mange som ble anropt til å delta som sa nei så det er ikke mulig å estimere en svarprosent. Majoriteten av bilførerne som ble intervjuet var menn, noe som gjenspeiler kjønnsrollemønsteret med henhold til trafikanter generelt. Utvalget består av over 80% personbiler, ca. 13% varebil, 1-2% lastebil/trailer og resten bobil eller annet. Majoriteten av de som har blitt intervjuet har kjørt strekningen før tiltakene ble gjort (83 % vår/89 % høst 2012).

Det ble valgt å bruke et strukturert spørreskjema med klare og korte svaralternativer. Det ble valgt å bruke så få og konkrete spørsmål og svar som mulig for å begrense intervjudiden. Hvert intervju tok ca. 5-8 minutter. Det var lagt inn et åpent spørsmål knyttet til opplevelse av selve hensikten med tiltakene langs rv. 3 for å ikke påvirke respondentenes svar. Intervjuene foregikk ved at intervjuer leste opp spørsmålene og fylte inn respondentenes svar. Intervjuer viste frem bilder av tiltakene etter først å ha stilt uhjulpne spørsmål om dem. Som takk for deltakelsen fikk alle en liten lommelykt og et faktaark om Rv. 3 prosjektet.

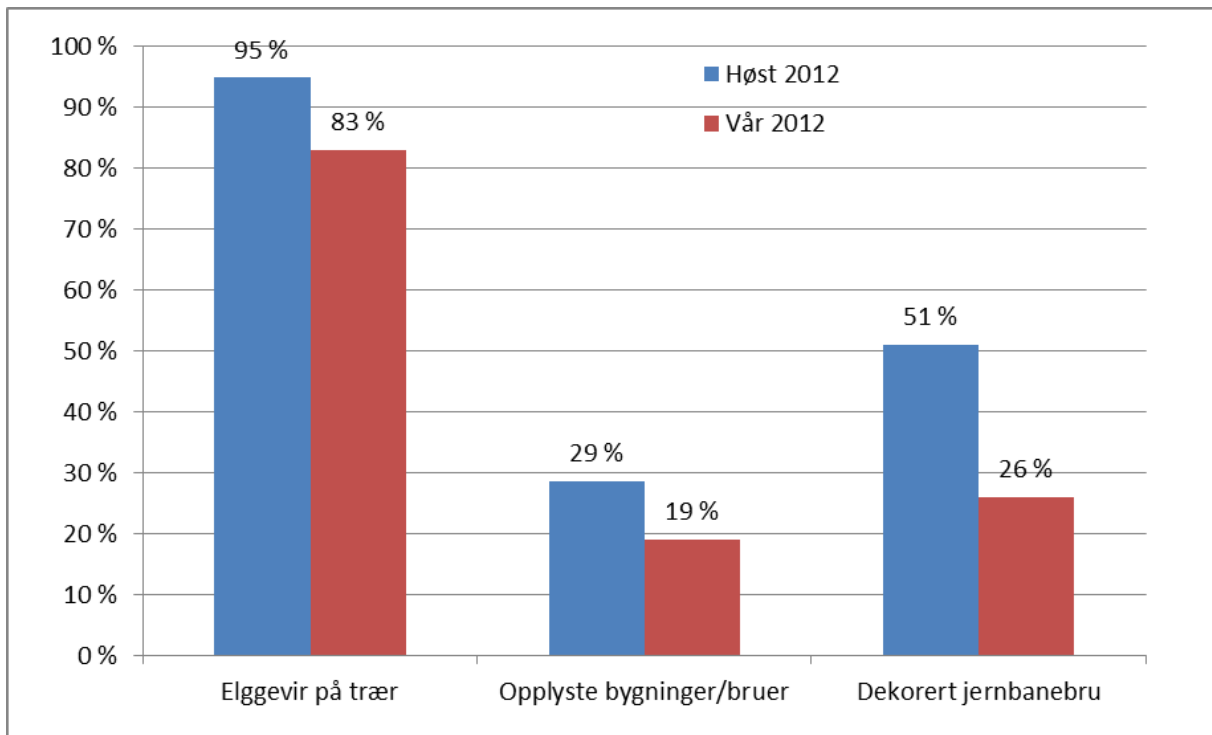
Undersøkelsene viser svært positive resultater. Resultatene er enda bedre for den siste undersøkelsen enn for den første. Dette kan være tilfeldig, men kan også ha sammenheng med økt mediadekning og utplassering flere elggevir før den andre undersøkelsen.

Selv om resultatene er positive er det viktig å understreke at utvalget er relativt lite, noe som bidrar til store feilmarginer og usikkerhet knyttet til resultatene. Med et så lite utvalg er det samtidig vanskelig å bryte ned på mange variabler og undergrupper og gi en detaljanalyse. Til tross for metodiske svakheter ved undersøkelsen mener vi at resultatene allikevel gir en god indikasjon på at tiltaket blir lagt merke til og forstått og at publikum er positive.

Undersøkelsene viser at tiltakene langs rv. 3 blir svært godt lagt merke til av trafikantene. Over 90% på de tre strekningene sier uhjulpent at de har registrert ulike tiltak langs vegen. Det har vært en økning i antallet som har registrert figurene/lysene/dekorasjonene i den andre undersøkelsen. Av

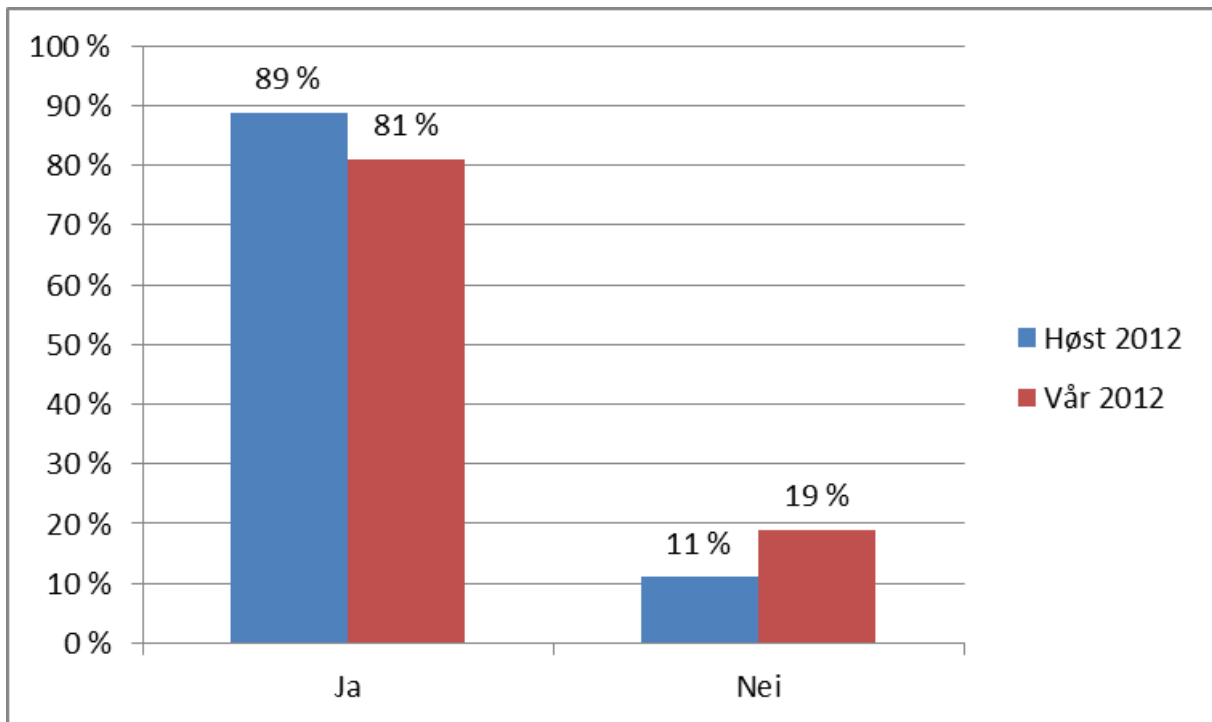


disse tiltakene er det elggevirene som blir mest lagt merke til. Formål med reisen har liten innvirkning på grad av registrering av figurer/lys langs vegen.



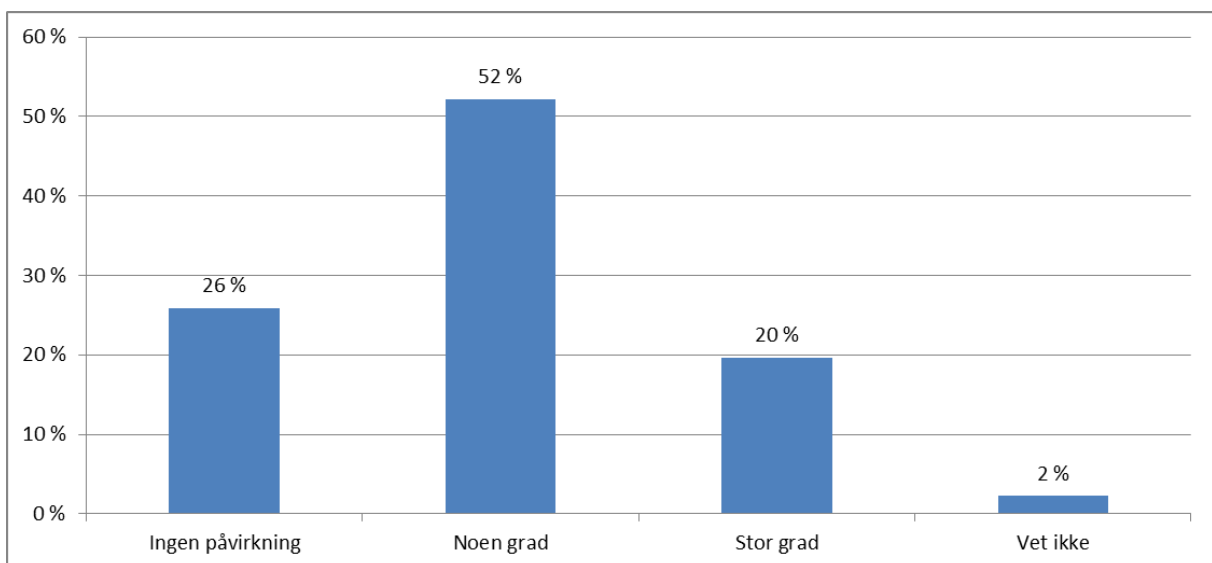
Spm. 6. Hvis ja (lag merke til figurer/belysning), hva har du sett/lagt merke til?

Undersøkelsene viser videre at det er høy grad av registrering av et mer åpent landskap. Vegetasjonsrydding oppleves generelt bare positivt og er noe folk ønsker.

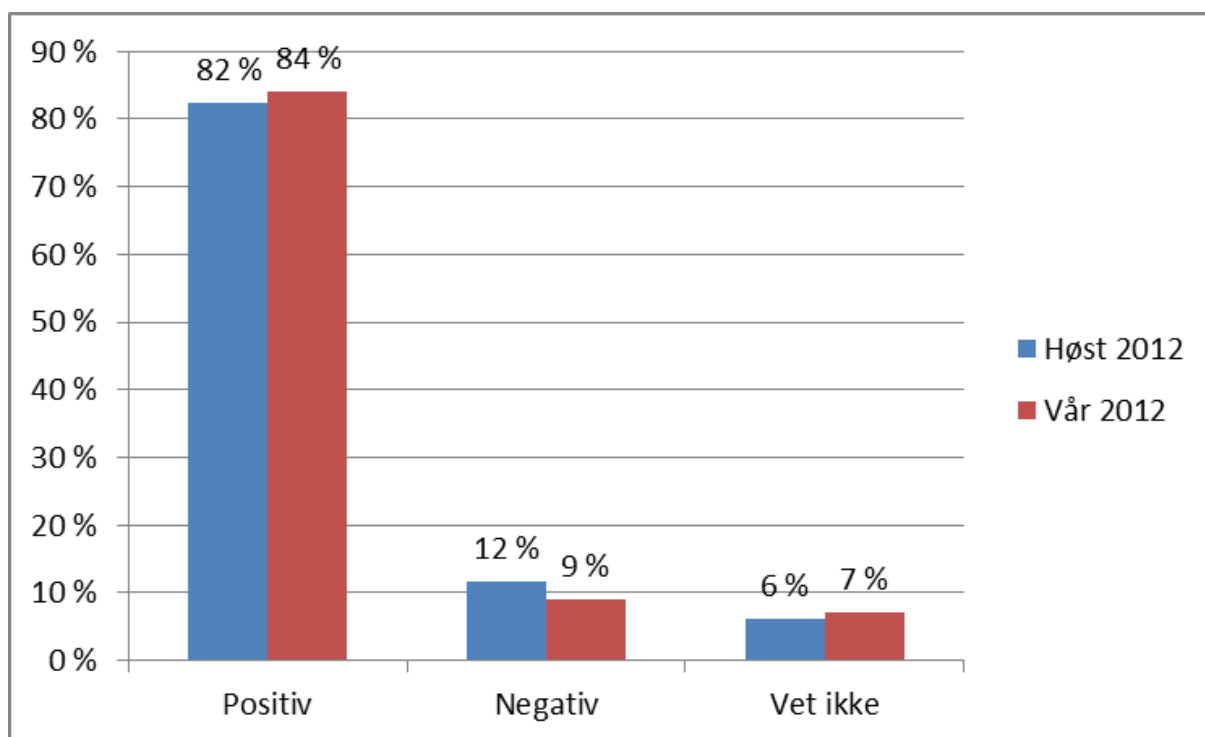


Spm. 7: Har du registrert at det har blitt et mer åpent landskap langs rv. 3?

Undersøkelsen viser videre at disse tiltakene har svært god effekt på folks oppmerksomhet. De som føler at deres oppmerksomhet blir påvirket av tiltakene opplever det som positivt. Resultatene viser i svært liten grad negative holdninger til tiltakene eller negative effekter.

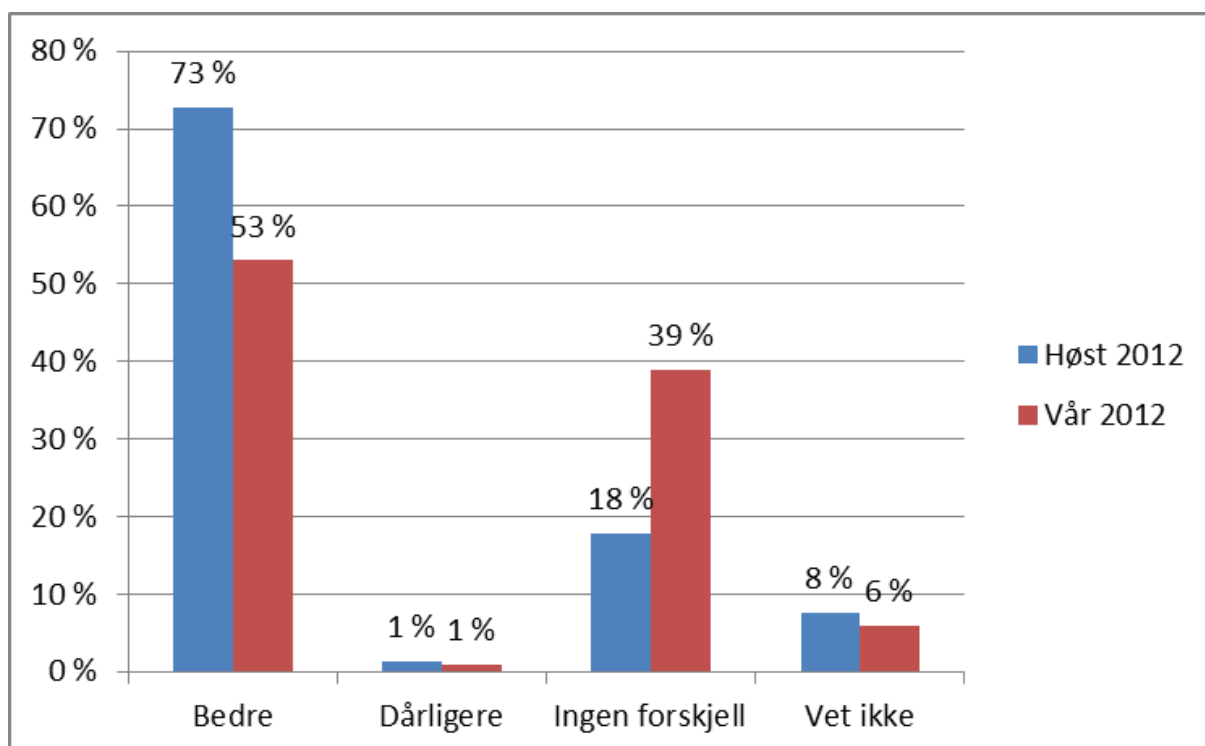


Spm. 9: Ble oppmerksomheten din påvirket av figurene/lysettingen? (Resultater Høst 2012)



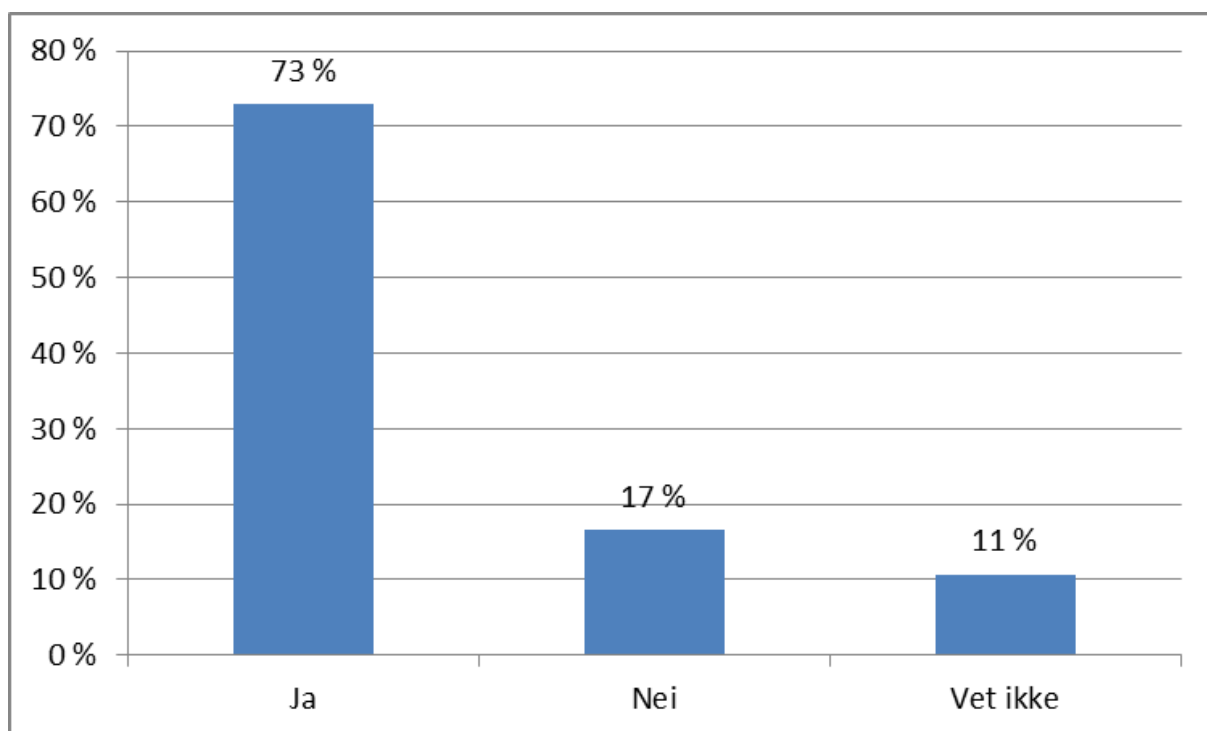
Spm. 10: Hvis oppmerksomheten ble påvirket, var det på en positiv eller negativ måte?

Over halvparten mener tiltakene har hatt en positiv effekt på kjøreopplevelsen langs rv. 3. Trafikanter som sier deres kjøremåte har blitt påvirket opplever dette stort sett som positivt. Tiltakene kobles ikke til avvikende/trafikkfarlig kjøring



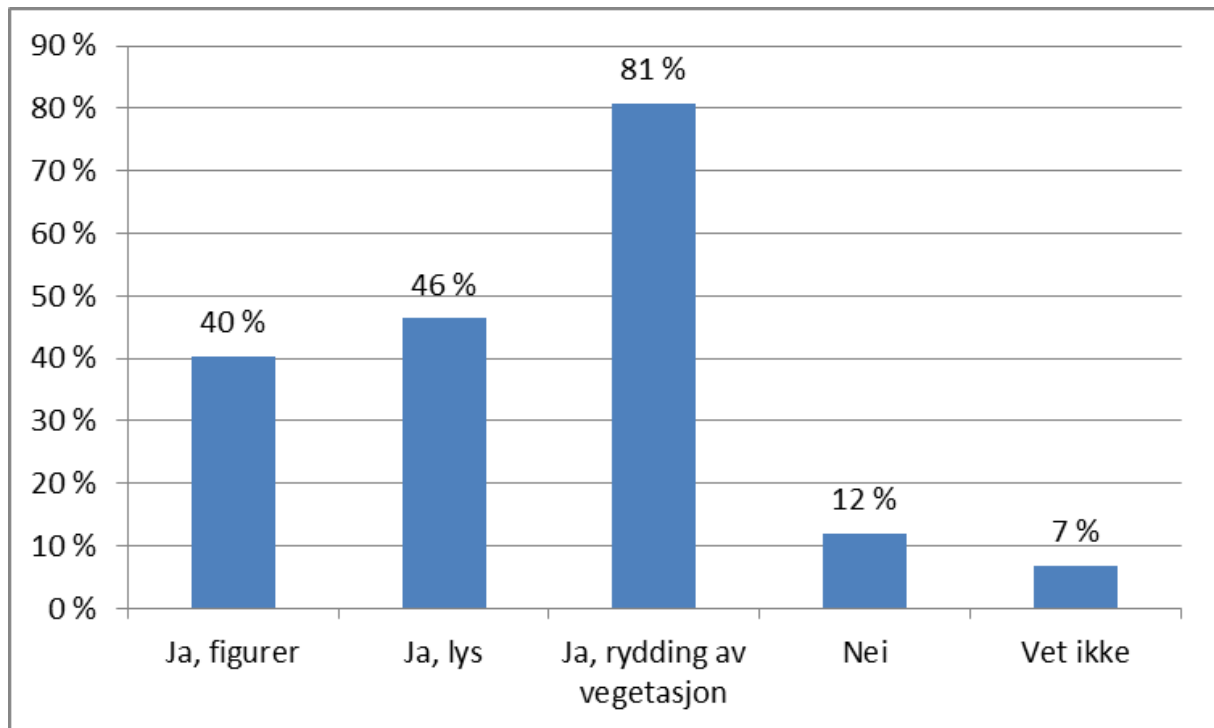
Spm. 11: Ble kjøremåten din påvirket av figurene/lyssettingen?

Undersøkelsen viser at folk har tro på at dette er et tiltak som hjelper på trafiksikkerheten. Gjennom å bedre reiseopplevelsen og motvirke monotoni økes bilførernes oppmerksomhet.



Spm. 15: Tror du tiltakene påvirker trafiksikkerheten? (Høst 2012)

Undersøkelsen viser tydelig en svært positiv holdning til denne type tiltak langs veg. Folk er positive til flere figurer/lys, men enda mer opptatt av rydding av vegetasjon



#### Sammendrag av spørreundersøkelsene

- Folk får økt oppmerksomhet av tiltakene, det hjelper å bryte opp monotonien
- Folk får en bedre kjøreopplevelse
- Folk har tro på at tiltakene hjelper på trafiksikkerheten
- Vegetasjonsrydding er generelt bare positivt, og noe folk ønsker
- Vegetasjonsrydd der det er mulig, og få det inn i driftskontraktene.
- Sørg for gode utsiktspunkter, og at folk kan stoppe langs vegen og trekke frisk luft
- Det er viktig å tenke kjøreopplevelse langs veg, og å gi stimuli med jevne mellomrom!

Det er spesielt vegetasjonsrydding trafikantene opplever som et positivt tiltak i sikkerhetssammenheng. Når det gjelder kunst er oppfattelsen litt mer delt, men samlet kan vi lese at tiltakene i prosjektet er positive, og at de bidrar til å gjøre riksveg 3 mer trafiksikker. For å kunne si noe om direkte effekt på trafiksikkerhet og ulykkesstatistikk langs rv. 3 må man se på utvikling over tid.

## 8. Konklusjon

Tre spørsmål er essensielle ved starten av et utviklingsprosjekt:

- Hva er utfordringen?
- Hva ønsker vi å oppnå?
- Hvordan gjør vi det?

FoU-prosjektet «Trafikantens opplevelse, riksveg 3 Østerdalen» tar utgangspunkt i den reelle ulykkessituasjonen på vegen og bygger på gode, faglige utredninger. Målet var å finne tiltak for å skjerpe trafikantens oppmerksomhet slik at reiseopplevelsen økes og ulykkene reduseres. Godt grunnarbeid ble tillagt avgjørende vekt for å finne de riktige tiltakene slik at prosjektet kunne gi ønsket effekt. Allerede tidlig i prosessen ble det involvert bredt for å utvikle eierskap og stolthet til prosjektet. Tiltakene som ble gjennomført var synlige og tydelige. Trafikksikkerhet har vært det bærende elementet i alle valgte og utførte tiltak.

Prosjektet har hatt en bevisst mediestrategi og interessen for prosjektet har vært synlig gjennom så vel medias som publikums engasjement. Bruk av landskapskunst og lyssetting er relativt nytt i Norge og meningene, særlig om elggevirene, har vært mange og sterke. Det har vært stilt spørsmål om både utførelse og pengebruk, ikke minst i Stortingets spørretime (vedlegg 5-8). Det er viktig for Statens vegvesen å synliggjøre og kartlegge virkningen av tiltakene. Det ble derfor opprettet en referansegruppe av bilister/trailer-sjåfører som ble intervjuet før tiltakene ble utført, under- og etter ferdigstillelse av tiltakene. I tillegg har det blitt utført trafikantundersøkelser i to omganger, den ene våren 2012, og den andre høsten 2012. Til sammen ble det intervjuet ca 590 trafikanter. Prosjektgruppa var spent på resultatene av undersøkelsene; det har vært mange meninger i media om tiltakene, og prosjektet har vært løftet opp i spørretimen i Stortinget tre ganger. Den siste undersøkelsen høsten 2012 viser følgende: trafikantene sier de får økt oppmerksomhet av tiltakene (72%), de får en bedre kjøreopplevelse (73%), folk har tro på at tiltakene hjelper på trafikksikkerheten (73%), vegetasjonsrydding er spesielt positivt (81%), men oppsiktsvekkende mange ønsker også mer av lyssetting (46%) og kunst (40%). Resultatene er positive og det må legges en god plan for hvordan tiltakene kan vedlikeholdes gjennom funksjonskontraktene i tida framover.

Det har vært en morsom observasjon at privatpersoner har malt private gevir og hengt de på trær langs riksvegen.

## Vedlegg

### Vedlegg 1: Aftenposten, 09.08.2012

↑ annonse



Denne kunsten, laget av Inge Iversen og Linda Bakke, lyser opp i Østerdalen. FOTO: STATENS VEGVESEN



## Gevir redder bilister - og elger

**Fargesprakende elggevire som henges opp langs norske veier, gjør oss til bedre bilister - og sparer trolig liv. Elgenes også.**

↑ annonse

[Sveinung Berg Bentzrød](#)

Oppdatert: 09 aug. 2012 15:36



Har du sett elggevirene som henger i trærne langs hovedveien gjennom Østerdalen? Eller motiver av elg på bro som krysser veien? Ifølge Statens vegvesen gjør den taggete pynten deg til en bedre bilist. Sannsynligvis i den grad at dette er en medvirkende forklaring på at ulykkestallene på strekningen har gått ned.

Det sier prosjektleder i Vegvesenet, Anne Helga Rustad Gaustad, til Aftenposten.no.

Deler av Østerdalen har nemlig en stygg ulykkesstatistikk. Den oppleves som

<http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/Gevir-redder-bilister---og-elger-6961827.html>[16.05.2014 13:54:45]

monoton å kjøre gjennom. I tillegg har mange bilister kollidert med elg.

For å få ned tallet på ulykker startet Statens vegvesen i 2009 et forskningsprosjekt for veien som bærer navnet riksvei 3.

- Skog ble ryddet langs veien og mot Glomma.
- En jernbaneovergang ble dekorert.
- En gammel høylåve ble lyssatt.
- I løpet av august i går vil tallet på elggevirer som er hengt opp langs veien, komme opp i 90.

### **Skjerpes av gevirene**

Nå viser en undersøkelse at bilistene har reagert positivt på prosjektet.

I vår ble trafikanter som reiser langs riksvei 3 bedt om å gi tilbakemeldinger, i en spørreundersøkelse. Nå foreligger resultatene, som viser at 84 prosent opplever påvirkningen fra gevirer og pynt som positiv.

63 prosent mener tiltakene har god effekt på deres oppmerksomhet.

72 prosent mener de øker trafikksikkerheten.

### **Ser elgen før**

- Disse tallene bekrefter det vi har trodd og håpet på, og viser at trafikksikkerhetstiltakene har en stor, positiv effekt. I oktober skal vi gjennomføre en ny undersøkelse, der vi går enda dypere inn i folks opplevelse, sier prosjektleder i Vegvesenet Anne Helga Gaustad.

- Østerdalen kan oppleves som en monoton strekning å kjøre, og det er mange utforkjøringer her. Derfor valgte vi i dette prosjektet å gjøre en innsats for å skjerpe trafikantens oppmerksomhet, redusere monotonien, gjøre folk mer våkne og på den måten redusere ulykkene, sier hun.

### **- Vet dere om tiltakene faktisk har reddet liv?**

- Det kan vi ikke si konkret. Men at oppmerksomheten skjerpes, gjør at folk er mer oppmerksomme på elgfaren. Dette gir en vinn-vinn-effekt på flere områder. Det er naturlig å tenke seg at dette har bidratt til at ulykkene er gått ned, sier Gaustad.



# Elggeviene på plass



**STOR GLEDE:** Gleden var stor hos sjefen for Trafikksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen, Region øst, Kjell Seim og avdelingsdirektør i Statens vegvesen Hedmark, Aud Riseng under avduking av de fargerike elggeviene rett sør for Strand kirke i Stor-Elvdal.

FOTO: MAY NORDSVEEN

Fargerike elggevirer langs Rv. 3 skal redusere ulykker og gi bilistene på den ulykkesbelastede vegen en opplevelse. Fredag formiddag ble de første sju til 8.000 kroner stykket avduket like sør for Strand kirke.

MAY NORDSVEEN  
02418 • miv@lokal-avisa.no

**STOR-ELVDAL:** Prosjektet *Trafikksikkerhetsarbeid*, som elggeviene til 8.000 kroner stykket er en del av, er et tverrpolitisk prosjekt, som Statens vegvesen har tatt initiativ til. Det varer til desember i år og har en ramme på tre millioner kroner, som er brukt til landevogskunst, lysseting og vegetasjonsrydding.

– Noe av grunnen til at vi valgte å ha denne markeringen 1. april var at Fip-politiker Per Roar Brødvoid harte på oss det var aprilspøk å sette opp elggeviene langs Rv. 3, sier avdelingsdirektør i Statens vegvesen Hedmark, Aud Riseng.

For det var ingen agriltipok, men nye gjennomtenkt og gjennomslukket av Statens vegvesen i samarbeid med fylkesmannen i Hedmark, kommunene langs Rv. 3, aktører som Hedmark Reiselivslag og kunstnerne Linda Bakke og Inge Iversen, som har laget de to meter høye elggeviene i gjennomlappet glassfiber.

– Vi har gjort også avtaler med grunneierne om å få sette opp elggeviene, sier han.

**Nullvisjon**

– Det har vært et spennende forskings- og utviklingsprosjekt med mange viktige samarbeidspartnere. Det er viktig fordi vi har lykkes i å skape en del debatt. Det handler om å tenke nye tanker, men ikke alle tanker er tenkt, sier hun.

Sjefen for Trafikksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen, Region øst, Kjell Seim, foretok den offisielle avdukingen, som han karakteriserte som en ansefull oppgave.

– Vi har en nullvisjon om at det ikke skal skje ulykker på Rv. 3. Møteulykker og uforholdninger er et problem. Vi har tilpasset fartsgrenset, laget avkjøleder og avskogget på begge sider av vegen. Men det er lange skogstrekninger med lite variasjon som bytter monotonien, sier han.

– Det er to elementer vi kan bruke for å forhindre møteulykker og svingulykker, lys der dyr krysser vegen og landevogskunst for å vekke oppmerksomhet. Hva er mer naturlig ber om elggevir, som påkaller ekstra oppmerksomhet og er et ekstra høydepunkt langs vegen – en genial løsning i ulike farger, sier Seim.

Elggeviene ble satt opp dagen for avdukingen, og lyset som skal gjøre dem synlige etter mørkets frembrudd ble satt på.

**Grei påminnelse**

– Det ble fint med lys. Korsefektene



**KUNSTNERNE:** Linda Bakke og Inge Iversen er kunstnerne bak elggeviene og elgbildene, som ble satt opp i jernbaneundergangen på Atna i oktober i fjor.

FOTO: MAY NORDSVEEN

kom mer fram. Elggeviene er en veldig grei påminnelse om at Østerdalen er full av elg, sier leder i trafikksikkerhetsutvalget i Hedmark fylkeskommune, Arnfinn Nergård.

Han sier at selv om biltrafikken har økt de siste 30 årene, er ulykene blitt færre og arbeidet med trafikksikkerhet nytter. Ordfører i Stor-Elvdal, Sigmund Vestad, er

også godt fornøyd med dette trafikksikkerhetsarbeidet og den PR elggeviene gir kommunen hans. Spøkefullt sier han at det kommer til å bli mange turister med stige på biltaket i Stor-Elvdal i sommer.

Elggeviene i forskjellige farger er bobet fast på furuer noen meter over bakken. Skruene er deformerte for å forhindre fjerning. Resten av

de 100 elggeviene skal være på plass langs Rv. 3 mellom Elverum og Åndal for lillesledet. Etter hvert vil bilister bli inservuert om reiseopplevelsen og effekten av elggeviene. Under avdukingen ga forbipasserende bilister ga klare tilbakemelding om at elggeviene var lagt merke til.



## Utsikt fra rv. 3 n Vegvesenet med nok et tilbud med opplevelse

I tilknytning til sitt prosjekt « Trafikantens opplevelse på rv. 3 i Østerdalen» blir det anlagt en utsiktsplass på Gardebekkegga på Bjørånes. Det blir et anlegg på nærmere 40 dekar som skal friste trafikantene til en stopp på dette stedet. Sigbjørn Kristiansen 905 55 336 sigbjorn.kristiansenostlendingen.no

Prosjekt « Trafikantens opplevelse på rv. 3 i Østerdalen» står bak ideen om å anlegge en utsiktsplass på Gardebekkegga. Målet er å definere, utvikle og gjennomføre tiltak som skjerper trafikantens oppmerksomhet slik at reisen gjennom Østerdalen skal bli en opplevelse som forventer å redusere antall ulykker.

### Gardebekkegga

På denne utsiktsplassen, når den står ferdig, er det tilrettelagt en parkeringsplass som gir fin utsikt mot Glomma gjennom grenda Bjørånes, landskapet og de skogkledte liene. Det skal anlegges enkle stier, plasseres benker med søppelstativ og elger som skal plasseres som landskapskunst. Det skal foretas tynning av skogen på flata ved riksvegen og det skal tynnes kraftig ut i skogen i brattlia ned mot elva for å få best mulig utsikt. Ved hver sittegruppe og benk blir det lave lyspunkter.

### Kjøpt areal

Vegvesenet har kjøpt arealet som ligger på østsida av riksveien av Per Østmoe, Trysil med flere.

Utsiktsplassen blir det tredje tiltaket for de veifarende langs rv. 3. Brua over Glomma ved Mykleby/Evenstad, med sin lyssetting var det første punktet og det andre punktet, er det som viser landskapskunst på en jernbaneundergang ved Atna, med serien av løpende elger i forskjellige farger.

### Gammel vei historie

På vestsida av riksveien ligger en vei historie klart i dagen med helt tydelige spor etter den første veien som ble anlagt mellom Nordstumoen og Atneosen – fra begynnelsen av 1920 årene.

Trafikanter som tar en pause på den framtidige utsiktsplassen vil kunne strekke sine ben og vandre på en historisk vei som klart viser en helt annen standard enn dagens rv. 3 – om de bare krysser riksveien.

ENESTÅENDE UTSIKT: En utsiktsplass på Gardebekkegga vil gi en god utsikt mot Glomma og Østerdalen. FOTO: SIGBJØRN KRISTIANSEN  
GAMMEL VEI HISTORIE: Dette er den eldste veien mellom Nordstumoen og Atneosen.

HVA SKJER?

Du kan gratis legge inn informasjon om alle slags kultur- og idrettsarrangementer, aktiviteter, dugnader og møter. På våre nettsider kan du også abonnere på nyhetsbrev og få e-postvarsel. Legg inn din aktivitet på [www.lokal-avisa.no/aktivitetskalender](http://www.lokal-avisa.no/aktivitetskalender). Du kan også sende mail til [desken@lokal-avisa.no](mailto:desken@lokal-avisa.no), eller ringe oss på tlf. 02418.

19

# Blikkfang for bilisten

■ Bryter monotonien langs riksveg 3 i Østerdalen



**SORIA MORIA:** Statens vegvesen har lyssett låven på Seljordet.



**LÅVEBRUA:** Den overbygde låvebrua er lyssett med blått lys.



**INDIREKTE LYS:** Værslitt panel tar seg godt ut i dette lyset.

Statens vegvesen går stadig nye veger for å gi trafikantene langs riksveg 3 nye opplevelser.

TROND LØVMO  
908 58 605 • [tl@lokal-avisa.no](mailto:tl@lokal-avisa.no)

**STOR-ELVDAL:** Siste skudd på stammen er lyssetting av den godt synlige gamle høylåven på Seljordet langs riksveg 3 mellom Stai og Insmo.

En særegne låven har vært et landemerke i alle år. Og nå har Statens vegvesen sørget for å gi låven et løft i form av lyssetting.

Det som er spesielt med denne låven er den overbygde låvebrua. Det er et sjeldent syn på ueløer i Østerdalen.

På svært mange ueløer har låvebrua råtnet vekk, men så har ikke skjedd på Seljordet-låven.

**Inspirerte arkitekt**

De nye bygginger skulle reises på å rettesetteret på Lia Gård i Bredalen for noen år tilbake, homet professor og sivilarkitekt Einar Dahle inspisasjon fra nettopp denne overbygde låvebrua på Seljordet.

Landskapsarkitekt Anne Helga Rustad Gaustad i Statens vegvesen har delansvar for lyssettingen.

Hun forteller at dette er et ledd i Statens vegvesens Prosjekt **Trygt, trykkelig opplevelse**. Det samme prosjektet står bak de knøttersielle elgveirene som er montert flere steder langs riksveg 3.

**En oppvikker for bilistene**

Anne Helga Rustad Gaustad forteller at lyssettingen av låven er ment å være en oppvikker for trafikantene.

– Hele ideen med prosjektet er å motivere minntonen langs riksveg 3.

– Da gjelder det å skaffe trafikantene noe de kan feste blikket på.

– Vi har avstemt opplevelsen med passe lang avstand til hverandre. Det er viktig at de ikke kommer for ofte, da mister de sin effekt, forteller Anne Helga Rustad Gaustad.

Trebrua over Glomma ved Evenstad inngår som en av opplevelsene sjøl om brua i utgangspunktet ikke er en del av dette prosjektet.

Eier av låven på Seljordet, Anbjør Svenkerud er svært positiv til at vegvesenet har lyssett låven, og hun synes resultatet er blitt strålende vellykket. Inntet mindre.



**SØRVEGGEN:** Langsida mot sør er solbrent, og luftetårnet er lyssett i blått.

## Vedlegg 5: Stortingets spørretime 29.2.2012

### Spørsmål 4

**Per Roar Bredvold (FrP) [11:25:27]:** Jeg ønsker å stille følgende spørsmål til samferdselsministeren:

«I fortsettelsen av «suksessen» med utplassering av fargerike elggevir langs deler av rv. 3 i Hedmark, lanserte man på høsten 2011 ideen om en 11 meter høy elg langs samme strekning. Statens vegvesen har tro på en slik løsning og ser på dette som et trafikksikkerhetstiltak. Kunstnerne som eventuelt skal lage denne elgen anslår prisen til mellom 5 og 6 mill. kr.

Mener statsråden dette er riktig bruk av de begrensede midlene man har til rådighet for trafikksikkerhetstiltak?»

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:26:03]:** Riksveg 3 gjennom Østerdalen er ein ulukkesbelasta veg. Det er mange utforkøyringsulukker og påkøyrser av elg. Veggen går gjennom eit forholdsvis einsformig skoglandskap med lite busetjing. For å bryta monotonien og gjera elgfaren synleg har Statens vegvesen etablert FoU-prosjektet «Trafikantens opplevelser». Utplassering av fargerike kunstige elggevir har vore eit av dei viktigaste tiltaka i prosjektet for å vekke merksemda til trafikantane. Prosjektet synest så langt vellukka. Eit anna viktig trafikktryggleikstiltak har vore betring av sikten for å gjera det lettare å oppdaga kryssande vilt og opna landskapet for å gje trafikantane andre synsinntrykk enn tett skog. Den såkalla storelgen, som representanten tenkjer på, er av Statens vegvesen tenkt plassert ved hovudrasteplassen midt i Østerdalen.

Finansiering av storelgen er førebels ikkje klar. Det er aktuelt å kombinera midlar til utsmykking av rasteplassen med trafikktryggleiksmidlar. Av di prosjektet truleg òg vil kunna bidra til å setja Østerdalen på kartet og gje positive ringverknader for turismen i denne delen av landet, vil Statens vegvesen prøva å få eksterne tilskot til finansieringa.

Statens vegvesen har òg tidlegare finansierte utsmykking og konstruksjonar med stor estetisk verdi for å skapa landemerke og auka merksemda hjå trafikantane. Eit relevant eksempel er Lærdalstunnelen, der monotonien er broten ved hjelp av tre store fjellrom med spesiell farga belysning. Kunst i rundkøyringar og spesielle brukonstruksjonar er andre eksempel. FoU-prosjektet på rv. 3 vil bli evaluert og kan gje oss nyttig kunnskap om korleis meir utradisjonelle tiltak kan medverka til å få ned ulukkene. Potensialet er stort, det skal ikkje mange sparte alvorlege ulukker til for at det er samfunnsøkonomisk lønnsamt å satsa på slike tiltak.

**Per Roar Bredvold (FrP) [11:28:37]:** Jeg takker statsråden for svaret. Jeg skal ikke si at jeg er sjokkert, men jeg er nesten det.

Jeg synes det må være helt feil å bruke penger på kunst på en av Norges farligste veistrekninger, som rv. 3 er. Her fraktes det både mye tungtransport og mye varer, og det transporteres mye folk. Det denne veistrekningen etterspør, er vedlikehold, og det er sikkerhet på veien. Det kan være noe så enkelt som en breddeutvidelse, det å rette ut noen svinger, det kan være å rydde mer langs veien for bedre sikt osv., og ikke minst at man asfalterer bedre. Da må det etter mitt og Fremskrittspartiets syn være helt feil å få noen kunstnere til å lage verdens høyeste elg, som denne blir. Verdens høyeste elg hittil er 10 meter, mens denne skal være 11 meter – hvis det er noen sensasjon. Men det skal altså sette Østerdalen på kartet, og det skal øke trafikksikkerheten.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:29:42]:** Dersom det var slik at dette var det einaste tiltaket på rv. 3, då skjønar eg reaksjonen sjokk. Men det er jo slik at rv. 3 blir tilgodesett med atskillege millionar kroner kvart einaste år, både til betre vedlikehald på sjølve vegen, til utbetring av sikten, som er eit viktig tiltak mot elgpåkøyrslar, og nye tiltak, f.eks. Åsta bru, som ein no snart skal i gang med. Eg meiner – dersom eg ikkje hugsar feil – at det i denne perioden er satsa ca. 100 mill. kr per år på rv. 3 nettopp for å gjera vegen tryggare.

**Per Roar Bredvold (FrP) [11:30:44]:** Jeg takker statsråden nok en gang for svaret. En av de store tingene jeg har fått lov til å være med på som stortingspolitiker, var da vi fikk satt av penger til rv. 3 i forbindelse med revidert statsbudsjett i 2005. Da ble det satt av x antall millioner, og det ble gjort ganske mye. Av de millionene ble det rettet ut 11 km vei nord for Rena. Det økte trafikksikkerheten noe enormt. Så har det blitt bevilget penger, etter påtrykk fra Fremskrittspartiet, i de etterfølgende budsjettene – og det er bra.

Men politikk handler om å prioritere. Det er ikke prioritert nok penger til at rv. 3 skal bli en sikker vei. Da spør jeg nok en gang: Er det riktig å prioritere – la oss si 5–6 mill. kr, kanskje mer – til en 11 meter høy elg, istedenfor å rette ut noen svinger som kan spare skader og kanskje menneskeliv?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:31:42]:** Det er veldig bra med det engasjementet som er for rv. 3. Det er bra at Bredvold engasjerer seg. Sjølv har eg naturleg nok høyrte mest frå Trygve Slagsvold Vedum.

No kjem det snart ei ny moglegheit for å drøfta òg denne vegen på noko lengre sikt. Eg tenkjer på Nasjonal transportplan frå 2014, som blir lagd fram i dag.

Til trafikktryggleik vil eg seia: Der er det ein kraftig auke i budsjettet, og på landsplan er det ein tilsvarande nedgang i talet på drepne og hardt skadde – og heldigvis for det.

Når det gjeld denne elgen, så er han altså ikkje finansiert enno, nettopp fordi ein søker eksterne bidrag og ikkje skal bruka 5–6 mill. kr av pengane til Statens vegvesen.

**Presidenten:** Da er vi ferdig med elgen!

## Vedlegg 6: Stortingets spørretime 12.09.2012

Spørsmål: «Hva er totalkostnaden for elggevirene langs riksvei 3 i Hedmark?»

### FoU-prosjektet ”Trafikantens opplevelse rv. 3 Østerdalen”

*De fargerike elggevirene langs rv. 3 i Hedmark har en totalkostnad på ca 1 000 000 kroner, noe som er i henhold til budsjett. Dette inkluderer prosjektering, produksjon, honorar til kunstnere, entreprenør, monteringskostnader og vedlikehold.*

Elggevirene er en del av FoU-prosjektet «Trafikantens opplevelse rv. 3 Østerdalen». Det er et forsknings- og utviklingsprosjekt satt i gang av Statens vegvesen på grunn av de høye ulykkestallene på rv. 3. En stor grad av ulykkene har vært utforkjøringsulykker og møteulykker.

Østerdalen er kjent som en strekning der det er mye skog og tidvis monotont å kjøre, og den høye andelen av utforkjøringsulykker og møteulykker mener Statens vegvesen indikerer at førers oppmerksomhet ikke er god nok og at bilføreren sovner eller er sløv bak rattet. Det er gjort studier som viser at det for bilføreren er ønskelig med stimuli ca hvert 3. minutt for å holde konsentrasjonen oppe og dempe tretthet. Statens vegvesen har tatt tak i denne kunnskapen og har med FoU-prosjektet ønsket å se kreativt og nytenkende på løsninger for å bedre trafikksikkerheten. FoU-prosjektet utgjør med dette et lite supplement til alle de større opprustingstiltakene og nye del-strekningene som utføres langs rv. 3.

Målet med FoU-prosjektet ”Trafikantens opplevelse rv. 3 Østerdalen” er å skjerpe trafikantens oppmerksomhet slik at reiseopplevelsen økes og ulykkene reduseres.

Elggevirene er hengt opp på nøye utvalgte steder for å bryte monotonien og gi bilist og passasjerer impulser med jevne mellomrom. Flere av elggevirene er også lyssatt om natten. I tillegg har prosjektet lagt stor vekt på vegetasjonsrydding og etablering av småstopp-plasser. Det er også lyssatt en gammel høylåve og dekorert en jernbaneundergang i pop-art stil.

Det ble våren 2012 utført en trafikantundersøkelse på rv. 3, der 314 bilister svarte på et spørreskjema om tiltakene som er utført.

- 63% mener tiltakene har god effekt på deres oppmerksomhet.
- 72% har stor tro på at tiltakene har god effekt på trafikksikkerheten.
- Over halvparten mener tiltakene har hatt en positiv effekt på kjøreopplevelsen langs rv. 3.

Dette er svært positive tall, spesielt med tanke på at folks oppmerksomhet har økt. I tillegg viser ulykkesstatistikken at det nå skjer færre alvorlige ulykker på rv. 3. Hvis 1 000 000 kroner brukt på fargerike elggevir kan medvirke til å skjerpe trafikantens oppmerksomhet slik at reiseopplevelsen økes og ulykkene reduseres, så er det vel anvendte penger.

## Vedlegg 7: Stortingets spørretime 26.11.2012

Spørsmål nr. 316

«Er det seriøst og riktig at Statens vegvesen bruker tid, penger og energi på å få bygget en 10,1 meter høyt og 12,2 meter lang elg i børstet, syrefast stål og plassere denne langs rv. 3?»

Svar:

Statens vegvesen jobber med reguleringsplan for oppgraderingen av Bjøråa rasteplass til hovedrasteplass i Østerdalen. Rasteplassen foreslås med moderne standard med nye toaletter, info-punkt og mulighet for kiosk. Som del av utsmykningen på rasteplassen foreslås det en stor elg. Slik elgen foreligger i planene er den 10,1 meter høy og 12,2 meter lang, i børstet, syrefast stål. Den vil få et gullaktig belegg som gjør at den blir gyllen i fargen.

Årsaken til at elgen blir så stor er at Østerdalen er relativt ensartet med høye furutrær og med store landskapsrom. For at skulpturen skal synes godt nok, og få ønsket effekt på trafikantene, er det viktig at den fremheves fra omgivelsene. Dermed kommer en opp i en størrelse som gjør den til verdens største elgskulptur. Elgen er et samarbeid mellom Statens vegvesen og profesjonelle kunstnere. Forhåpentligvis kan bygging av rasteplass med utsmykning begynne i 2014.

De høye ulykkestallene på rv. 3 har vært preget av utforkjøringer og møteulykker. Østerdalen er kjent som en strekning der det er mye skog og tidvis monotont å kjøre, og den høye andelen av utforkjøringsulykker og møteulykker mener Statens vegvesen indikerer at førers oppmerksomhet ikke er god nok og at bilføreren sovner eller er sløv bak rattet. Det har i de siste årene vært jobbet aktivt med å senke ulykkestallene. Dette med strekningsvise utbedringer, men også med vegetasjonsrydding, lyssetting, småstopp-plasser og landskapskunst. Disse tiltakene er en del av FoU-prosjektet trafikantens opplevelse rv. 3, og Storelgen som idé har blitt til gjennom dette prosjektet. Spørreundersøkelser viser at trafikantene opplever en økt positiv oppmerksomhet ved disse tiltakene. Å plassere en stor elgskulptur på Bjøråa rasteplass vil bygge opp under disse erfaringene, og mest sannsynlig gjøre at trafikanten får en enda større oppmerksomhet langs rv. 3. Utsmykking av rasteplasser har blitt vanlig og gjøres for å gi trafikanten stimuli og oppfordre til å stoppe. Bilisten får frisk luft og blir dermed klar for å kjøre videre i bedre forfatningen enn når den stoppet.

Statens vegvesen, Stor-Elvdal kommune og Fylkesmannen i Hedmark mener at verdens største elgskulptur på Bjøråa rasteplass vil ha følgende effekter:

- Flere som velger å stoppe opp og se/oppleve, strekke på bena, og med dette motvirke trøtthet, i større grad enn om det bare er en «vanlig» rasteplass
- Mental oppmerksomhetsvekker for langdistansetrafikanter/økt trafiksikkerhet i området
- «Se, lær og bevegelse» for barn i bilen. Info om elg, og temaet «skogens dyr» tas igjen på lekeplassen
- Sette fokus på viltproblematikk langs rv. 3 (Stor-Elvdal kommune er landets tredje største elgkommune)

- Milepæl og referansepunkt på strekningen Oslo-Trondheim
- Estetisk flott opplevelse
- Ta tak i stedsidentiteten i Østerdalen. Stor-Elvdal kommune har planer om å etablere Norsk Elgsenter på Evenstad til våren, og er svært positive til en stor elgskulptur på Bjøråa rasteplass. Elgen vil være med å sette Stor-Elvdal og Østerdalen på kartet.
- Skape begeistring lokalt, nasjonalt og utover landegrensener
- Åpne for utvikling og promotering av Østerdalen generelt. Østerdalen har mange perler som få ennå vet om. Ved å få folk til å stoppe, vil det være lettere å gi folk informasjon om attraksjonene i Østerdalen.

Merknad til departementet:

Det jobbes for å få finansiert produksjonen av selve elgen.

## Vedlegg 8: skjema brukt i spørreundersøkelse vår/høst 2012

<b>1. BAKGRUNN</b>					
<b>Alder:</b>					
<b>Kjønn:</b>					
<b>Har reist fra:</b>					
<b>Er på vei til:</b>					
<b>Kjører alene:</b>	Ja	Nei	Antall passasjerer		
<b>Kjøretøy:</b>	Personbil	Bobil	Motorsykkel	Trailer	Varebil

<b>2. Hva er hensikten med reisen?</b>	Ferie/fritid	Fastboende	Arbeid/skole	Næring

<b>3. Hvor ofte kjører du på rv. 3?</b>	Første gang	2 ganger i året	Månedlig	Ukentlig	Daglig

<b>4. Har du sett spesielle figurer/belysning langs rv. 3?</b>	Ja	Nei



5. Hvis ja, oppfattet du hva figurene/lysene forestiller?	Ja	Nei
		Gå til spørsmål 7

6. Hvis ja, hva har du sett/lagt merke til?	Elggevir på trær	Opplyste bygninger/bruer/elggevir	Dekorert jernbanebru

7. Har du registrert at det har blitt et mer åpent landskap langs rv 3?	Ja	Nei

**BILDER:** Vise bilder av elggevir, opplyst låve, jernbanebru og vegetasjonsrydding (utsikt mot Glomma)

8. Har du lagt merke til noe av dette? (svar ja/nei)	Elggevir på trær	Opplyste bygninger/bruer/elggevir	Bilder på jernbanebru	God utsikt til Glomma

9. Ble <u>oppmerksomheten</u> din påvirket av figurene/lyssettingen?	Ingen påvirkning	Noen grad	Stor grad	Vet ikke

10. Hvis <u>oppmerksomheten</u> ble påvirket, var det på en positiv eller negativ måte?	Positiv	Negativ	Vet ikke

11. Ble <u>kjøremåten</u> din påvirket av figurene/lyssettingen?	Ingen påvirkning	Noen grad	Stor grad	Vet ikke

12. Hvis <u>kjøremåten</u> ble påvirket, var det på en positiv eller negativ måte?	Positiv	Negativ	Vet ikke

13. Hva tror du er hensikten med figurene/lyssettingen langs rv. 3? (åpent svar)
--

14. Tror du følgende er hensikten med figurene/lyssettingen?	Ja	Nei
	a) Øke trafikksikkerheten på rv. 3	

b) Øke reiseopplevelsen		
c) Øke oppmerksomhet mot elgfare på strekningen		
d) Øke bilførerens oppmerksomhet/våkenhet		
e) Motvirke kjedsomhet/monotoni		

<b>15. Tror du tiltakene påvirker trafikksikkerheten?</b>	Ja	Nei

<b>16. Var du kjent med figurene/lyssettingen/rydding av trær på forhånd?</b>	Ja	Nei

<b>17. Ønsker du flere figurer/lys eller mer rydding av trær langs rv. 3?</b>	Ja	Nei	Vet ikke

<b>18. Har du sett avvikende/trafikkfarlig kjøring ved figurene/lysene på rv. 3?</b>	Ja	Nei

<b>19. Har du kjørt rv. 3 før figurene/bildene ble satt opp?</b> (jernbanebru dekorert sommer 2010, gevir hengt opp sommer 2011)	Ja	Nei

<b>20. (hvis ja på 19) Hvordan syns du det er å kjøre på rv. 3 etter at figurene/lysene ble satt opp?</b>	Ingen forskjell	Bedre	Dårligere	Vet ikke

**Tusen takk for at du tok deg tid til å svare på våre spørsmål.  
Vi ønsker deg en god tur videre, kjør forsiktig!**

**Hilsen Statens vegvesen**



Statens vegvesen  
Region øst  
Ressursavdelingen  
Postboks 1010 2605 LILLEHAMMER  
Tlf: (+47 915) 02030  
firmapost-ost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

**Trygt fram sammen**