



Statens vegvesen

Vegen og vi

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG

Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

ULYKKESÅRET 2006:

Farlig sideterreng medvirket til skadeomfanget i 74 prosent av utforkjøringsulykkene i 2006.

SIDE 3

BERGENSPAKKE II:

Med investeringar i veg og bane på 35 mrd. kr frå 2010-30 blir Bergenspakke II relativt sett den største i landet.

SIDE 11

FRIKSJON:

Sammen med Statens vegvesens eksperter på området gir Vegen og vi sine lesere et lynkurs i glatte vegger.

SIDE 18-19

Hugs læreboka

LEDER SIDE 2



75 heldige etatsbarn

Statens vegvesen disponerer 75 barnehageplasser for tilsette fire stader i landet.

SIDE 12-13

Full tunnelkontroll

Mens Hanekleivtunnelen er stengt skal alle de andre E18-tunnelene i Nordre Vestfold geologisjekkes.

SIDE 7

Mot alle odds

Vegvesenet var timer unna beslutningen om å la vegen over Ifjordfjellet snø igjen denne vinteren.

SIDE 8

Samisk førerkort

Ivar Aasens "Mellom bakkar og berg" blir nå erstattet av samiske "Dolos muittut".

SIDE 22



Skuffa: Regionvegsjef Ole Chr. Torpp (i midten) er skuffa over at yrkessjåførane er mellom dei som er dårlegast å nytte bilbelte, her med kontrollørane Sissel Wiik (t.v.) og Charlotte Bjørnås. (Foto: Geir Brekke)

- Nedslåande

Bilbeltekontroll : - Det er nedslåande å sjå at dei mest profesjonelle sjåførane er dei som kjem dårlegast ut av kontrollen. Dei burde vite betre. Tungbilsjåførane er utsett for dei same fysiske lovane som alle andre bilførarar, seier regionvegsjefen i Region vest, Ole Chr. Torpp.

SIDE 5



Få tar teorikurs

Mange tar for lett på teoriprøven i klasse B. Rundt halvparten stryker. - Få tar teorikurs. Gamle spørsmål stilt på ny måte gjør det vanskeligere å gjette seg fram til riktig svar, sier Elisabeth Suzen (bildet) i Statens vegvesen.

SIDE 4

DAGSORDEN

Hugs læreboka

LEDER

Helge Rong

■ For eit drygt år sidan vart teoriprøven i samband med førarprøven lagt om. Resultatet vart ei sterk auke i talet på kandidatar som ikkje besto denne delen av førarprøven i den fyrste tida etter omlegginga. Seinare har strykprosenten jamna seg ut, slik at den mot slutten av 2006 var komen ned på same nivå som før ein endra teoriprøva. Snittet for 2006 vart likevel at for 64 prosent av dei avlagde prøvane var dommen ikkje bestått.

■ Medan ein før omlegginga hadde prøver der fleire svar var rett, er det no berre eitt av svaralternativa som er korrekt. Skal ein få bestått på teoriprøva må 85 prosent av svara vere rett. I følgje forskrifta vil ein då ha det minimum av kunnskap ein må ha.

■ Hå ein av dei største trafikkskulane her i landet er det berre kring 20 prosent av elevane som melder seg på teorikurs. I følgje trafikkskulen er årsaka at elevane vil spare pengane, sidan dei er i stand til å lese teoriboka på eigenhand. Til og med dei som kjøper pakkeløysing med teorikurs innbaka møter ikkje fram til kurskveldane. Kurset kostar nærare to tusen kroner.

■ No er ikkje teorikurs einaste vegen fram til førarkortet, men truleg ei god hjelp. Mange vil nok klare å få inn nok teoretisk kunnskap om trafikkreglar og anna naudsynt kunnskap med sjølvstudium, men for nokon vil eit teorikurs gjere vegen fram til førarkort både kortare og enklare.

■ Førarkort gjev innehavaren rett til å føre eit køyretøy i trafikken. Her er ein ikkje åleine. Vi er mange som må ferdas langs det norske vegnettet og alle vil vi trygt frå A til B. Alle som fører bil har måtte dokumentere sin kunnskap. Slik har det alltid vore og slik må det vere også i framtida.



VEGDIREKTØRENS SPALTE

Olav Sjøfteland, vegdirektør

Det er viktig at vi har erfarne folk med god lokalkunnskap som skal ha det avgjørende ordet

Stengte veger

Stengte veger på grunn av uvær, rasfare eller ras er ikke uvanlig her i landet. Det er naturlig at trafikantene ønsker at vegene skal være åpne så lenge som mulig. Er vegen først stengt håper vi på snarlig åpning. I stedet for stenging blir det stundom innført kolonnekjøring. Jeg tror noen som ikke er vant med kolonnekjøring, har tenkt at dette er så vanskelig at det hadde vært like greit at vegen hadde vært stengt.

De som skal bestemme om stenging eller åpning i forbindelse med uvær eller rasfare, har et krevende og ansvarsfullt arbeid. De føler et press for å holde vegen åpen. Det har vel også hendt at de har fått kritikk for at vegen er blitt stengt. De kjenner også det store ansvaret for at det ikke skal skje en alvorlig ulykke. Derfor skal hensynet til sikkerheten være avgjørende. Men det er ikke så enkelt. Forholdene kan forandre seg. Det kan skje feilvurderinger. I noen deler av landet vil det alltid være rasfare dersom vi ikke bygger tunnel eller raso-verbygg. Ved store nedbørmengder og frost med etterfølgende tining blir rasfaren ekstra stor. Det er viktig at vi har erfarne folk med god lokalkunnskap som skal ha det avgjørende ordet om vegen skal stenges eller holdes åpen. Vi bør ikke sitte i byen og kritisere avgjørelsene deres.

Etter raset i sørgående løp i Hanekleivtunnelen var det naturlig å stille spørsmål om det var trygt i det nordgående løpet. Hele tunnelen ble derfor umiddelbart etter raset stengt for trafikk. Men dette var ikke problemfritt. Alternativet, å føre trafikken over til gamle E18, innebærer også en risiko, da denne vegen ikke har en tilfredsstillende standard for de aktuelle trafikkmengdene. Etter geolo-

giske undersøkelser og vurderinger ble imidlertid det nordgående løpet åpnet for tovegstrafikk dagen etter at raset gikk. De geologiske undersøkelsene fortsatte, og det ble bekreftet to ganger etterpå av erfarne folk med god geologisk kompetanse at det var forsvarlig å holde nordgående løp åpent. Undersøkelsene viste imidlertid etter hvert at det var nødvendig med sikring av en svakhetsone også i nordgående løp. Dette skapte naturlig nok en viss usikkerhet. Noen fagfolk mente at vegen kunne holdes åpen fordi eventuelle bevegelser i fjellet kan kontrolleres når en er oppmerksom på svakhetssonene. Andre var i tvil, og andre mente vi burde foreta sikringsarbeidet så snart som mulig. Da var valget lett selv om det ikke var bedømt til å være noen umiddelbar rasfare. Vi kunne ikke holde vegen åpen når det var uenighet fagfolkene imellom. Trygghetsfølelsen er også viktig å ta hensyn til. Dessuten så vi fordelen med at vi raskt kunne komme i gang med arbeidet i nordgående løp. Vi vil da tidligere få gjenopprettet fire kjørefelt forbi Hanekleiva.

Jeg har konstatert kritiske merknader til at vi åpnet nordgående løp allerede 2. juledag. Bekreftelsen på at dette var kritikkverdig skulle være at vi stengte tunnelen 19. januar. Dette er en undervurdering av erfarne geologer. Stengningen 19. januar er en ekstra sikkerhet for at folk ikke skal føle seg utrygge og fordi sikringsarbeidet kan gjennomføres så raskt som mulig. I stedet tar vi med oss utryggheten over til den gamle E18. Jeg håper trafikantene viser ekstra stor forsiktighet her. I Vegvesenet lover vi å åpne fire felt i Hanekleiva for trafikk så snart som mulig.

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

Fagpressen

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.

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til: **Wenche Jensen - 22073664 - wenche.jensen@vegvesen.no eller vegnogvi@vegvesen.no.**



Ansvarlig redaktør (konst)
Helge Rong

Mobil: 913 358 67
Telefon: 75 11 32 89
E-post: helge.rong@vegvesen.no



Vaksjef
Anne Marit Ø. Johansen
Vegdirektoratet

Mobil: 412 321 07
Telefon: 22 07 36 92
E-post: anne.marit.johansen@vegvesen.no



Journalist
Henriette E. Busterud
Vegdirektoratet

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



Journalist
Kjell Wold
Region sør

Mobil: 900 94 8 86
Telefon: 32 21 44 81
E-post: kjell.wold@vegvesen.no



Journalist
Håkon Aurlien
Region øst

Mobil: 951 13 750
Telefon: 69 24 37 01
E-post: hakon.aurlien@vegvesen.no



Journalist
Geir Brekke
Region vest

Mobil: 908 25 869
Telefon: 55 51 65 43
E-post: geir.brekke@vegvesen.no



Journalist
Knut Opeide
Region midt

Mobil: 416 27 707
Telefon: 73 58 27 66
E-post: knut.opeide@vegvesen.no



Journalist
Giselle Jensen
Region nord

Mobil: 932 24 544
Telefon: 22 07 35 13
E-post: giselle.jensen@vegvesen.no

Grafisk produksjon:
Grafisk senter, Statens vegvesen
Opplag: 15 300
Trykk: BA Trykk, Bergen

Vegen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.

Vegen og vi utkommer 20 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 30. januar kl. 13.00. Neste utgave kommer 15. februar 2007

KRONIKK

ØKER KUNNSKAPEN ■ Trafikkulykker er et stort og alvorlig samfunnsproblem som koster samfunnet dyrt og påfører de som rammes store lidelser.

Kampen mot trafikkulykkene

■ Statens vegvesen har et omfattende arbeid for å redusere tallet på trafikkulykker og omfanget av dem. Vi har også et bredt utvalg virkemidler. Hvilke tiltak som skal iverksettes og som har størst virkning, er et møysommelig arbeid som krever gode bakgrunnskunnskaper.

Fra 1. januar 2005 ble det opprettet fem ulykkesanalysegrupper som skal bistå i arbeidet med å gjøre norske veger sikrere.

” **Ulykkesanalysegrupper skal bistå i arbeidet med å gjøre norske veger sikrere**

■ Det er alltid flere faktorer som spiller inn ved en ulykke. Disse kan være knyttet til trafikant, kjøretøy eller veg. Dødsulykkene i 2005 er analysert på grunnlag av egne datainnsamlinger, datamateriale fra politiet og dokumentdata. Man har sett på mulige årsaker både til at ulykken faktisk skjedde og til at skadeomfanget ble såpass omfattende. I ulykkesrapporten blir både strakstiltak og mer langsiktige tiltak foreslått.

■ Dødsulykkene i 2005 fordelte seg på følgende ulykkestyper: 72 møteulykker, 70 utforkjøringsulykker, 30 fotgjengerulykker, 17 kryssulykker, 10 ulykker med kjøretøy i samme kjøreretning og 3 andre ulykker.

■ Farlig sideterreng er en risikofaktor vi kjenner til fra før, men analysene av undersøkte ulykker fra 2005 viser tydeligere i hvilket omfang dette var relevant i dødsulykkene dette året. Utforkjøring var den nest største ulykkestypen blant dødsulykkene, og farlig sideterreng medvirket til skadeomfanget i 74 prosent av disse (52 ulykker). Dette viser behovet for tiltak som arbeid med kriterier for utvelgelse av farlige punkter i forhold til sideterreng, og intensivert utbedring/oppføring av rekkverk langs vegnettet. Rekkverksavslutninger er et problem som må vies spesiell oppmerksomhet.

■ Den aller største gruppen er møteulykker. Av alle personskadeulykkene som rapporteres til politiet utgjør møteulykkene rundt 14 prosent, mens hele 43 prosent av de som dør i trafikken omkommer i disse ulykkene. Dette gjør møteulykkene til vårt aller viktigste satsingsområde. Her må vi både se på hva vi kan gjøre for å hindre kjøretøy i å komme over i det motgående kjørefeltet og vi må



Samler informasjon: De nye ulykkesanalysegruppene samler informasjon på ulykkesstedet til bruk i analysearbeidet for å finne årsaken til trafikkulykkene. (Arkivfoto: Tore Braaten)

FINN HARALD AMUNDSEN



■ **HVEM** Finn Harald Amundsen er seksjonsleder for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Vegdirektoratet. (Foto: Henriette Erken Busterud)

jobbe mot trafikantene. Dette er et område hvor vi fortsatt har for liten kunnskap og vi ser derfor frem mot ulykkesanalyserapportene fra 2006.

■ Videre viser analysene at høy fart var en medvirkende faktor i halvparten av alle dødsulykkene i 2005. Det er ikke her i første rekke snakk om at det er kjørt for fort i forhold til fartsgrensen, men kanskje oftere for fort etter forholdene. Derfor er tiltak som økt bruk av auto-

matisk trafikkontroll og automatisk fartstilpasning i kjøretøyene viktig, samt å lære seg å tilpasse kjørefarten etter forholdene.

■ I tillegg til bedre informasjon om kritiske risikofaktorer gir analysene verdifull kunnskap for å identifisere farlige forhold i planer og på eksisterende veg. Dette er svært viktig i forbindelse med innføringen av et sikkerhetsstyrings-system i Statens vegvesen, der målet er å få et mer effektivt og styrbart trafikksikkerhetsarbeid.

■ Dybdeanalysene av dødsulykker bidrar altså til økt kunnskap og bevissthet om ulykker, og setter dødsulykker på dagsorden i ledermøter og i ulike fagmiljøer. Dybdestudier av ulykker styrker også sikkerhetskulturen i Statens vegvesen, da kunnskap om hvordan ulykker oppstår påvirker praksis og arbeidsformer. Dessuten er arbeidet basert på tverrfaglighet der flere enheter i organisasjonen involveres. Dette er i seg selv et moment som bidrar til å styrke sikkerhetskulturen. Hovedutfordringen fremover er å sikre en systematisk bruk av analyseresulta-

tene fra ulykkesanalysegruppene, slik at dette arbeidet kommer mest mulig til nytte.

■ Nå er også 2006 over og flere erfaringer kan trekkes. Ulykkesanalysegruppene arbeid blir enda viktigere nå fordi antall drepte i 2006 var høyere enn i 2005. En særlig utfordring synes å være kampen mot møteulykkene og bedre fokus på sikring av gangfelt. Erfaringene fra gruppenes arbeid vil i sterkere grad enn tidligere hjelpe oss i å sette inn effektive tiltak på rett sted.

” **En særlig utfordring synes å være kampen mot møteulykkene og bedre fokus på sikring av gangfelt**

■ Arbeidet som ulykkesanalysegruppene gjennomfører er særdeles viktig for oss når vi jobber mot en nullvisjon. Det er bare mulig å prioritere dette arbeidet gjennom økt kunnskap og målrettet trafikk-sikkerhetsarbeid.

Vi ser med stor forventning frem til gruppenes rapporter fra året 2006.



Statens vegvesen

I MEDIENE:



Brøytet selv vei

En misfornøyd bilist i Lyngen satt en hjemmelaget plog på sin Toyota Corolla, tydelig misfornøyd med Vegvesenets innsats. Doningen ble rapportert til politiet. – Plogen var så stor at den dekket for lysene, og er derfor ulovlig. Den var dessuten bredere enn selve bilen, sier Trond Amundsen ved Troms politidistrikt til Framtid i Nord.



Tapt troverdighet

Vi står foran en periode som kan bli svært kritisk for nordfylket. All trafikk på E18 flyttes over på den gamle veien gjennom Nordre Vestfold i lang tid. Vi er ikke i tvil om at Statens vegvesen gjør alt de kan for at stengingen skal bli kortest mulig, men nå gjelder det 110 prosent sikkerhet i Hanekleiv-tunnelen, fordi Vegvesenet har tapt troverdighet i denne saken, skriver avisen i en leder.



Stavanger Aftenblad

Ryfast

Ifølge Vegvesenet er det nye forslaget to-tre hundre millioner kroner dyrere. Men tallet under bunnlinja trenger likevel ikke bli verre, hevdes det, fordi dette alternativet vil gi mer trafikk gjennom tunnelen og dermed flere bompenger. Det gjenstår likevel å se hva den endelige sluttregningen blir, skriver Stavanger Aftenblad på lederplass om Statens vegvesens siste planforslag for Ryfast.

– Det står i...
Oppland

Ikke tilfreds

– Problemene startet da stortingsflertallet skilte ut produksjonsavdelingen i Statens vegvesen. Ap var imot. Alt skulle ut på anbud, og vi skulle spare masse penger. Men dette har ikke fungert godt nok, sier stortingsrepresentant Torstein Rudihagen til Oppland Arbeiderblad. – Jeg er ikke fremmed for å vurdere hele systemet på nytt, sier Rudihagen.



– følger alltid med

- Var bedre før

– E39 over Hemnkjølen er dårligere brøytet og strødd enn kommunale og private veier, sier tankbilsjåfør Atle Nilsen til avisa Sør-Trøndelag. Hans påstand er at forholdene var bedre før, og han mener at det nye anbudsprinsippet i vegvedlikeholdet har gjort ting verre.

TRAFIKKSIKKERHET

Dobbel utur

■ ■ En semitrailer fra Estland kjørte i grøfta på E6 i Sparbu i Nord-Trøndelag. En drøy time etter at han var berget opp på vegen, ringte sjåføren etter hjelp fra ei grøft like nord for Grong. Da hadde han nettopp tatt av kjettingene, som han ble anmodet om å sette på etter den første utforkjøringen. Ifølge politiet var det intet i veien med bil og dekkutrustning.

Avslørt med bryter

■ ■ Et polsk vogntog med en egen bryter for å slå av fartsskriveren, ble sist mandag avslørt ved Statens vegvesens kontrollstasjon ved Svinesund. Sjåføren fikk et forelegg på 10.000 kroner og vogntoget må settes i stand før det får fortsette videre. Hadde det kunne bevises at sjåføren hadde brukt bryteren, hadde han risikert 45 dagers fengsel.

Flere på feil side

■ ■ Flere biler er i det siste sett på feil side av midtdelene på den nye rv. 4 utenfor Gjøvik. Nå vurderer distriktsledelsen behovet for fysiske tiltak inn mot bomstasjonen. Flere bilister er skremt etter å ha møtt biler som har passert bomstasjonen i motgående betalingsfelt og fortsatt fire kilometer frem til rundkjøringen i Hunndalen.

Stenger elgsluser på E6

■ ■ Et par elgsluser på E6 nord for Gardermoen skal nå stenges og andre få bedre belysning og refleks. Vegvesenet er blitt enig med viltneemndene og Fylkesmannens miljøvernnavdeling om tiltakene som skal bedre sikkerheten for trafikanter og vilt inntil en utvidet E6 står klar. Da vil kryssingen skje på egne viltoverganger eller under vegbruene.

Meir midtrekkverk

■ ■ Det er kome tre anbod på bygging av midtrekkverk på 7 km av E39 mellom Hinna i Stavanger og Stangeland i Sandnes. Det er Autovern Montasje, Lyngdal på 5,2 mill. kr., Mesta på 5,7 mill. og Risa, Nærbø på 6,2 mill. kr. Arbeidet vil truleg ta til i løpet av månaden og vil pågå mellom kl.20 og 06 og i helgene framover mot våren.

Tilrettelagte teoriprøver bedres

Hvert år gjennomføres 170 000 teoriprøver. 10-15 000 er prøver der kandidaten av ulike årsaker får opplest spørsmålene, og disse har høy strykprosent.

Henriette Erken Busterud

OSLO: I snitt består 44 prosent av kandidatene på teoriprøva. For de som har krav på tilrettelagt prøve (for eksempel oppleste spørsmål eller mer tid) er prosentandelen som består lavere. De som har krav på slik prøve er kandidater som kan dokumentere språkproblemer, lære-, lese-, og skrivevansker og så videre.

Nye retningslinjer

- Teoriprøven skal være den samme for alle, selv om noen får den tilrettelagt. Retningslinjene for hvordan tilrettelagt prøve gjennomføres skal nå endres, sier Elisabeth Suzen i Statens vegvesen.

- Vi går inn for at denne prøven i større grad skal være en samtale, og vi beskriver hvordan sensorene skal opptre og hva sensor skal si uten at det blir ledende spørsmål hvis kandidaten svarer feil. Sensorer som har tilrettelagte prøver skal innføres i de nye retningslinjene i juni, sier Suzen.



Tilrettelagte teoriprøver: - Nå lages nye retningslinjer for sensorer som har slike prøver sier Elisabeth Suzen. (Arkivfoto: Kjell Wold)

Tar for lett på teorien

Rundt halvparten stryker på teoriprøven i klasse B. Gamle spørsmål stilt på ny måte gjør vanskeligere å gjette seg fram til riktig svar, og få tar teorikurs.

Henriette Erken Busterud

OSLO: I 2006 gjorde Statens vegvesen om spørsmålene på teoriprøven i klasse B. Spørsmålene ble bedre formulert så det ble enklere å forstå problemstillingene, og både fagfolk, språkkonsulenter og spesialpedagoger var med i prosessen.

Må lese for å bestå

- Vi har de samme faglige spørsmålene nå som før, men de måler kunnskap bedre enn de gamle, sier pedagog Elisabeth Suzen og forklarer hvorfor: Mens det før var flere riktige svaralternativer for hver oppgave, er det nå kun ett svaralternativ som er riktig. Det gjør at det er vanskeligere å gjette seg fram til riktig svar. I tillegg er mange vurderingsspmåler tatt vekk.

Suzen tror en årsak til at så mange stryker er at de tar for lett på teorien, og at det er få som går på kurs. Teorikurs har alltid vært frivillig, men før var det flere som tok det fordi de trodde var obligatorisk. Det er også en utfordring at mange tror Trafikalt grunnkurs er et teorikurs.

» Jeg tror årsaken til at så mange stryker er at de tar for lett på teorien, og at det er for få som går på kurs

- Vi oppfordrer elevene til å ta teorikurs, vi har inntrykk av at det er store variasjoner for hvor mye det arbeides med teorikunnskapene. Som en sa det etter at han hadde strøket: Fillern, jeg må nok kjøpe teoribok likevel...

Få tar teorikurs

Et teorikurs kan koste nærmere to tusen kroner for ti timer. Vegen og vi ringte Norges største trafikkskole, Wright trafikkskole, for å høre hvordan situasjonen er der.

Halvparten stryker: Få tar teorikurs og mange leser for lite på egenhånd. Bare halvparten av dem som tar teo-

skole, Wright trafikkskole, for å høre hvordan situasjonen er der.

- Hos oss er det bare 20 prosent som tar teorikurs, og vi har problemer med å fylle opp kursene. De fleste vil spare tid og penger og vil lese sjøl.

Selv om vi selger pakker med teorikurs er det mange som velger å ikke ta det selv om de har betalt for det, forteller Anne Lene Rønshagen, og legger til at interessen varierer fra sted til sted. Selv om mange stryker er det ikke aktuelt å justere kravet.

Ingen endringer

- For å bestå på teoriprøva må kandidatene svare riktig på 85 prosent av spørsmålene. Læringsmålene er satt av læreplanene. Beståttgrensa på teoriprøva angir det minimum av kunnskap elevene må ha for å ferdes på vegen, et krav som er forskriftsfestet, påpeker Suzen. Hun legger til at selv om de faglig og språklig er fornøyde med

de nye oppgavene vil, de fortsatt videreutvikle disse og utvide spørsmålsbasen.

- Grunnen til at teorikurs ikke er obligatorisk er at politikerne ikke vil ha flere obligatoriske timer som elevene må betale for enn i dag. Obligatoriske teoritimer måtte eventuelt ha gått på bekostning av andre obligatoriske timer, sier Elisabeth Suzen.

» For å bestå på teoriprøva må kandidatene svare riktig på 85 prosent av spørsmålene



Frikjent

■ ■ Den 63 år gamle overingeniøren ved Billingstad trafikkstasjon ble oppsagt fra sin stilling, siktet for grovt bedrageri og korrupsjon. Nå har Asker og Bærum Tingrett frikjent mannen, med 33 års fartstid i Statens vegvesen, melder Asker og Bærum Budstikke. - Min klient er fornøyd med frifinnelsen, men han synes dette har vært grusomt. Han

hadde jobbet lenge i Statens vegvesen, ble avskjediget og ble beskyldt for økonomisk utroskap, opplyser mannens forsvarer, advokat Geir Knutsen til Budstikka. Advokaten forteller videre at 63-åringen nå vil saksøke sin tidligere arbeidsgiver. Knutsen sier det er helt uaktuelt for overingeniøren å gå tilbake til tidligere stilling.

Nattestengt til Flekkerøy

■ ■ Denne uken har det vært nattestengt i Flekkerøytunnelen i Kristiansand mellom 22.30 og 05.30 fram til lørdag 3. februar grunnet justering av lyset i veggene. Det skal også skiftes en trafo og sikkerhetssystemer skal testes. Byggeleder for utbedringsarbeidene i tunnelen er Martin Folkestad(bildet) i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



Beste asfaltlegger

■ ■ Gausdølen Jo Engeland og hans asfaltteam fra Lemminkäinen har for andre år på rad gjort den beste asfaltjobben på en norsk veg. De fikk førsteprisen for jobben på rv. 15 vest for Otta og deretter andreprisen for asfalten som ble lagt på E6 ved Sel. Prisen deles ut av Norsk Asfaltforening, i samarbeid med Statens vegvesen.



Kollegialt: Regionvegsjef Ole Christian Torpp på kontroll med Sissel Fjæreide Wiik (t.v.) og Charlotte Bjørnås. (Foto: Geir Brekke)

-Proffane sviktar

- Vi har alt teke kontakt med Norsk lastebileierforbund lokalt for å få ein dialog på korleis vi kan få fleire yrkessjåførar til å bruke bilbelte.

Geir Brekke og Anne Marit Ø. Johansen

BERGEN/OSLO: Det er regionvegsjef Ole Christian Torpp som seier dette til Vegen og vi, etter at han var med på bilbeltekontrollane i Bergen sist veke.

- Det er nedslående å sjå at dei mest profesjonelle sjåførane er dei som kjem dårlegast ut av kontrollen. Dei burde vite betre.

Tungbilsjåførane er utsett for dei same fysiske lovene som alle andre bilførarar, seier sjefen for Region vest. Han vonar at ein skal få til eit samarbeid med lastebileigarforbundet om gode arbeidsmetodar for få opp beltebruken blant deira medlemmar.

1137 fikk bilbeltegebyr
30 000 biler passerte bilbeltekontrollene til Statens vegvesen denne veka. Det blei skrivne ut 1137 gebyr for manglande bruk

av bilbelte. Kontrollen stadfestar at bilbeltebruken er dårlegare på korte turar.

- Det syner som om nokon trur det ikkje er farlig å droppe belte når de køyrer korte turar i tettbygd strøk. Mange seier også at dei "gløymde det", seier Bjarte Skaugset i Statens vegvesen. Å kolliderer i 50 km/t utan bilbelte tilsvarar eit fall på ti meter, fortel han.

Statens vegvesen har denne månaden ein stor bilbeltekampanje retta mot ungdom i alderen 16-24 år. Gjennom kampanjen blir unge invitert til å delta i Vegvesenet sin reklamefilmkonkurranse.

Kontrollørane delte denne veka ut kampanjemateriell, men måtte også gi gebyr til 218 unge for manglande bilbeltebruk.

- Vi vil halde fram med ungdom som den viktigaste målgruppa i bilbeltearbeidet, seier Bjarte Skaugset.

Resultata frå den landsdekkjande bilbeltekontrollen

Region	Kontrollerte kjøretøy	Gebyr førar	Gebyr passasjer	Totalt gebyr
Øst	7605	288	36	324
Sør	6121	223	30	253
Vest	5482	171	30	201
Midt	6990	209	36	245
Nord	3832	95	19	114
Totalt	30030	986	151	1137

244 ble drept i trafikken i 2006

Statistisk sentralbyrå (SSB) har nå oppsummert trafikkulykkesåret 2006. Dessverre ble det en økning på 20 drepte i forhold til 2005.

Finn H Amundsen

Spørsmålet som dukker opp er selvsagt om dette kun er naturlige svingninger rundt en positiv langtidstrend eller om den positive utviklingen har snudd. Uansett blir det viktig å analysere utviklingen og styrke innsatsen

på de områdene der vi har sett en negativ utvikling.

244 drepte er status så langt. Av de 35 drepte fotgjengere var hele 20 eldre enn 69 år. Mange av disse ble drept i gangfelt. 9 barn under 12 år ble drept i 2006, mens det kun var 4 i 2005. Det ble drept 25 flere bilførere enn i 2005 og 12 flere ble drept i vogn- og togulykker. Ser vi på regionene er det økning i alle, bortsett fra i Region sør. Her er det drept 12 færre enn i 2005, men dette var et meget dårlig år. Økningen var størst i Region øst (+12) og i Region nord (+11).

Det ble rapportert om 11 173 trafikkskade i 2006, det er omtrent samme tall som i 2005. Det er flere skadde bilførere, men færre skadde passasjerer, noen flere skadde motorsyklister og gående, men færre skadde mopedister og syklistar.

Tiltak

Tabellen til høyre viser utviklingen i de ulike uhellstyper når det gjelder drepte og skadde. Andelen skadde er vist i parentes. Det er særlig en negativ utvikling når det gjelder møteulykker og fotgjengerulykker. I fjor var det hele

Ulykestyper	2005	2006
Påkjøring bakfra/feltskifte	3,1 [21,1]	2,5 [21,2]
Møte	40,4 [13,8]	43,0 [14,4]
Kryssing/avsving	7,6 [19,2]	7,8 [19,1]
Gående	13,9 [10,5]	14,8 [11,2]
Utforkjøring	33,6 [32,5]	31,6 [31,1]
Annet	1,3 [2,9]	0,4 [3,1]

43 % av de som ble drept som omkom i møteulykker.

Det blir viktig å se nærmere på analysene av de ulike dødsulykkene når ulykkesanalysegruppene rapporterer. Dette gir oss et langt bedre grunnlag for å sette inn de mest effektive tiltakene.

Så langt synes det som om det vil være riktig å arbeide videre med følgende tiltak i 2007: Tiltak som skiller kjøreretningene, Stopp og sov, økt bilbeltebruk, sikring av gangfelt og bedret synlighet for gående i mørket.

AKTUELT

Dyrare drift

Prisen på vedlikehold og drift av vegnettet har ein stigande tendens, syner anbudsopninga av fire nye funksjonskontraktar i Region vest.

Geir Brekke

BERGEN: Dei første funksjonskontraktane til Statens vegvesen blei før jul lyst ut for andre gong. Første anbudsopning syner at tre av fire kontraktar gir ein prisauke på mellom 15 og 40 prosent i høve til inneverande kontrakt for dei same områda. Det var 1.9.2003 at desse fire kontraktane kom i gang. Etter fire år skal nye kontraktar gjelde for dei komande fem åra.

- Kontraktane kan ikkje samanliknast direkte, sidan det er ein del endringar på innhald og krav frå inneverande periode, seier Jakob Høyland til Vegen og vi.

Tendensen tyder likevel på ein auke i Vest-kontrakten i Hordaland og ein meir moderat auke i HAFS i Sogn og Fjordane og Dalane i Rogaland.

- For Midthordland har vi ein reell nedgang i høve til dagens kontrakt, med same entreprenør.

Samstundes syner anboda at det er store skilnader i prisane som er leverte. Midthordland har heile 120 prosent prissliknad mellom billigaste og dyraste anbod, Dalane 40 prosent, HAFS 15 prosent og Vest 5 prosent, opplyser Høyland.

Her er anboda – før kontrollrekning - for femårsperioden frå 1.9.2007:

Dalane, Rogaland	
Kolo Veidekke	105,1 mill.
Risa (dagens kontraktør)	109,9 mill.
Mesta	111,1 mill.
NCC Roads	144,2 mill.

Vest, Hordaland	
Mesta (dagens kontraktør)	96,8 mill.
NCC Roads	101,2 mill.

Midthordland	
Mesta (dagens kontraktør)	43,9 mill.
Oppedal & sønner	68,7 mill.
NCC Roads	96,9 mill.

Hafs, Sogn og Fjordane	
Kolo Veidekke (dagens kontraktør)	71,4 mill.
Mesta	82,1 mill.
NCC Roads	133,9 mill.

Sør-åpning

Også i Region sør er de første kontraktene åpnet, med følgende resultat:

Numedal, Buskerud	
Kolo Veidekke AS:	109,2 mill. kr
AF Dosedrift Nørstebø og sønn AS:	79,7 mill. kr.
NCC Roads AS:	129,6 mill. kr.
Mesta AS:	92,8 mill. kr.

Vest-Telemark	
Reinskår og sønner AS:	97,4 mill. kr.
NCC Roads AS:	90,6 mill. kr.
Mesta AS:	66,1 mill. kr.
Trafikk og Anlegg AS:	72,5 mill. kr.
Skanska Norge AS	84,1 mill. kr.
Risa AS:	62,0 mill. kr.

Setesdal, Aust-Agder	
Kolo Veidekke AS:	137,7 mill. kr.
NCC Roads AS:	137,8 mill. kr.
Mesta AS	148,9 mill. kr.
Risa AS:	105,7 mill. kr.

Vil sikre riksveg 3

Distriktssjef Aud Margrethe Riseng er bekymret over utviklingen i Hedmark og vil ha bedre vedlikeholdsrutiner og strakstiltak på rv. 3 gjennom Østerdalen.

Håkon Aurlien

HAMAR: Hedmark hadde en kraftig økning i antallet trafikkdrepte i 2006. Riksveg 3 peker seg ut med hele ni av de 27 omkomne. I år peker vegen seg ut med svært mange klager på brøyting og glatt veg. De to første ukene av året kom det inn fire ganger så mange publikumsklager som i samme periode i fjor.

Klarer ikke standarden

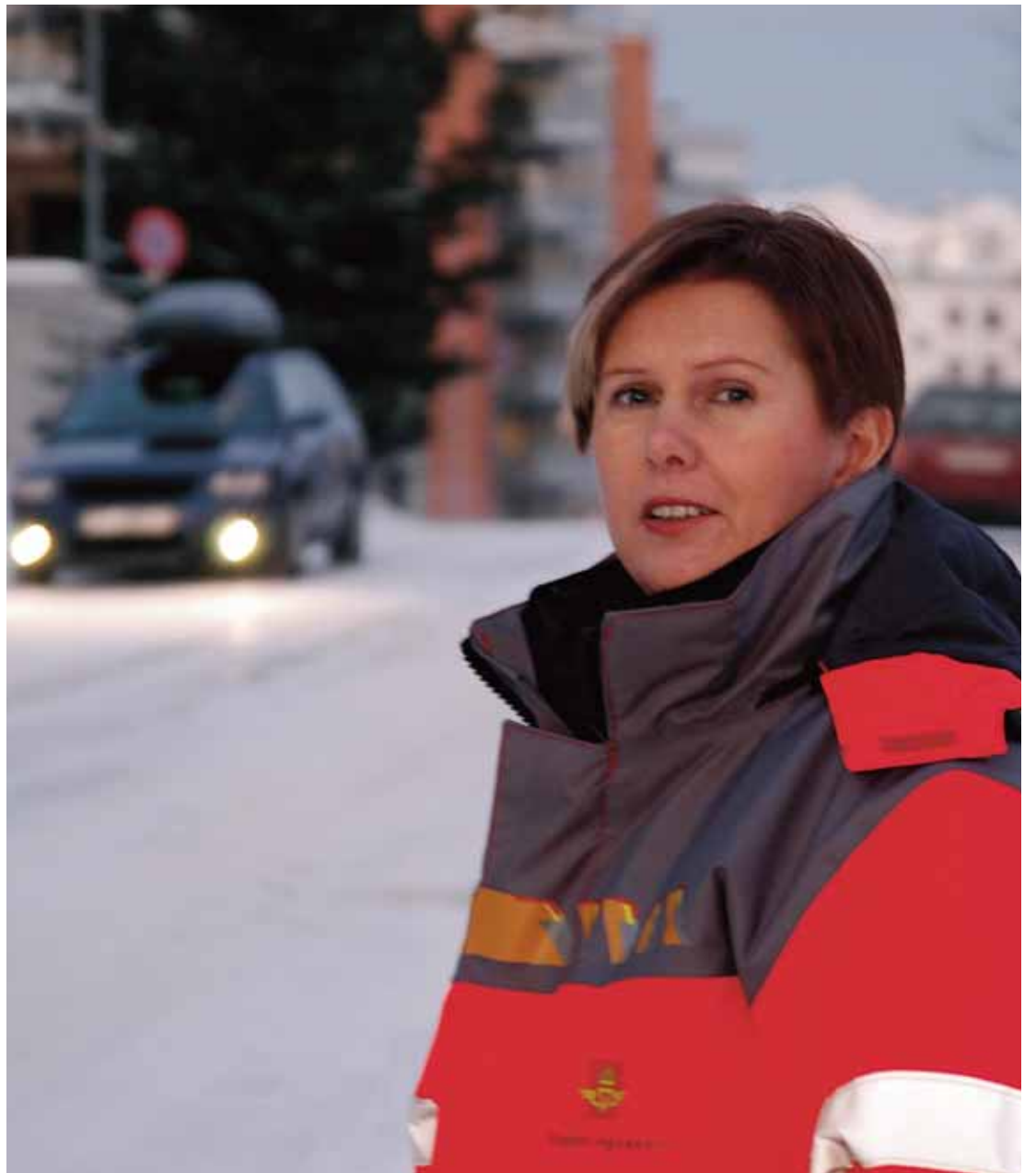
- Hovedutfordringen for rv. 3 er at Statens vegvesen ikke klarer å levere den standarden som trafikantene på vegen forventer og baserer sin kjøring på. Dette er blitt forsterket i en vinter med veldig varierende temperaturforhold og mye glatt føre. Det har vært veldig krevende for våre vedlikeholds-entreprenører å holde den foreskrevne standard, og det har de da heller ikke klart, sier Aud Riseng.

- Rv. 3 er generelt for smal i forhold til den trafikken som går der. Den langsiktige løsningen er en bredere og mer oversiktig veg, og bedre vedlikeholdsrutiner. Nå må vi til med strakstiltak og det kan blant annet innebære nedsatt hastighet, sier Aud Riseng.

Må ha ny kontraktsform

Hun mener problemene denne vinteren aktualiserer behovet for en ny måte å drive vintervedlikehold. I den nåværende funksjonskontrakten er det opp til driftsentreprenøren å vurdere behov for tiltak, og de sparer penger på å gjøre akkurat nok til å klare standardkravene.

- Vi må få en kontraktsform hvor det lønner seg for entreprenørene å gjøre en best mulig jobb



Krever bedring: Aud Riseng, distriktssjef for Hedmarken og Østerdalen, vil ha bedre vedlikeholdsrutiner og strakstiltak mot trafikulykkene på riksveg 3. (Foto: Håkon Aurlien)

ute på vegen. En slik ny kontraktsform kan egentlig ikke komme tidnok, sier hun.

Breddeutvidelse

I fjor ble vel 10 km av vegen mellom Hovda Bru og Fjell i Stor-Elvdal utvidet for 45 millioner kroner. Utvidelsen er på bare en halv meter, til 8,5 meter, men like viktig er ryd-

ding i sideterrenget og siktrydding mot elgulykker. Distriktssjefen håper nå på mer penger til breddeutvidelse.

- Dette er et billig tiltak som bare koster en tiendedel av ny veg men som har stor nytte for trafikantene gjennom Østerdalen, sier Aud Riseng.

Vegen har ikke så stor trafikk at

den er aktuell for flere felt og midtdeler.

- Det spesielle er tungtrafikken. Rv. 3 er hovedrute for tungtrafikk mellom Midt- og Sør-Norge og rundt 300 av de 1500 bilene over fylkesgrensen i et gjennomsnitt-døgn er tunge kjøretøyer. Vi har også mange militære kjøretøyer som krever plass, sier hun.

Holdt ikke minstemål

Statens vegvesen vil nå bygge om en VW Touran varebil som ikke holder minstemålene til varebiler. Saken kan få konsekvenser for flere tusen tilsvarende biler.

Håkon Aurlien

FREDRIKSTAD: - Vi bygger nå vår egen bil tilbake til det den var, en ordinær personbil, og betaler avgiftsmellomlegget. Men vi mener denne saken må få en videreføring i samspill mellom Vegdirektoratet og importøren, sier seksjonsleder Egil Nordengen i Region øst.

Bilen ble kjøpt inn for to år siden, som ulykkesanalysebil i Østfold. Snart kom det etatens folk for

øre at bilen ikke tilfredsstilte minstemålene for varebiler. Det gikk rett og slett ikke an å få inn en "tenkt rettvisket kasse som er 140cm lang, 90cm bred og 105cm høy".

- Vi ønsker ikke å være vanskelige, men vi har klar beskjed om at regelverket skal praktiseres konsekvent og likt for alle. Vi har måttet si nei til en bil som manglet noen millimeter under taket. Da kan vi ikke selv bruke en bil som mangler flere centimeter, sier Egil Nordengen.

Importøren fikk i fjor anledning til å korrigere omlag 2500 biler som ikke var etter typegodkjenningen, men det hjalp ikke. En grundig dokumentert kontroll før jul viste at det fortsatt manglet noen centimeter i høyden.



For stor: Den såkalte "statskassa" som fastsetter minstemålene i godsrommet i en varebil, får ikke plass i en VW Touran varebil tilhørende Statens vegvesen. -En slik bil kan vi ikke ha, sier seksjonsleder Egil Nordengen i Østfold. (Foto: Håkon Aurlien)



Hanekleiv I:

■ ■ Utbyggingsdirektør Lars Aksnes (t.v.) i Statens vegvesen og regionvegsjef Andreas Setsaa var på første besøk i E18 Hanekleivtunnelen 23. januar. Det skjedde samtidig med at Transportkomiteen startet sitt besøk til Vestfold og Telemark. Hele turen startet i Sande og besøk til den sammenraste E18 Hanekleivtunnelen. (Foto: Kjell Wold)

Hanekleiv II:

■ ■ Borghild Tenden(V), nestleder i Transportkomiteen, ledet en spørrelysten gruppe samferdselspolitikere på Stortinget under deres befarung i Vestfold og E18 Hanekleivtunnelen i forrige uke. Hun uttrykte til pressen etter tunnelbesøket at hun var litt tryggere og roligere etter orienteringen hun fikk av Statens vegvesen enn før ankomst.

Vurderer søksmål

■ ■ NSB vurderer om de skal saksoke Statens vegvesen etter at en bru falt ned over linja ved Loenga i Oslo sist sommer. NSB måtte i flere dager frakte togpendlere med buss og drosje etter at Østfoldbanen var sperret av nedfalt betong. Statens vegvesen drev med rivearbeider da et gammelt bruspenn falt ned på skinnegangen 9. juli.

- Viser fingeren

■ ■ - Kjeft og sjikanøse meldinger fra trafikanter samt uthenging i mediene, gjør at flere brøytesjåfører har sluttet i jobben, sier Sverre Skogly i Mesta til Trønder-Avisa. En av sjåførene sier at det nesten aldri er skryt å få. Bilister viser fingeren, tuter, blinker og viser ingen respekt for en brøytebil med blinkende lys.

Undersøker alle E18-tunnelene

- Mens Hanekleivtunnelen nå sikres og repareres skal alle de andre tunnelene på den nye motorvegen i Nordre Vestfold også gjennom en grundig geologiundersøkelse.

Kjell Wold

SANDE: Det forteller distriktssjef Roar Gärtner i Statens vegvesen. Siden raset i Hanekleivtunnelen i romjulen har det vært flere visuelle inspeksjoner i de andre E18-tunnelene både innvendig og mellom betongveggene og fjellet uten at det er oppdaget tilsvarende forhold som i Hanekleivtunnelen.

Ekspertsjekk

- Likevel ønsker vi at profesjonelle geologer nå bruker tiden fram til Hanekleivtunnelen forhåpentligvis gjenåpnes om vel to måneder til en grundigere gjennomgang av de andre tunnelene også. Derfor har vi nå invitert tre eksterne geologiske firmaer til en tilbudsrunde på undersøkelse av de andre tunnelene nå fram til påske, sier Gärtner.

E18-tunnelene

Det gjelder Bolstadtunnelen (170m) i Sande, Løkentunnelen (702m), Hillestadtunnelen (717m), Bringåkertunnelen (1129m) og Botnetunnelen (1373m) i Holmestrand og Brekketunnelen (556m) i Re kommune.

- Det arbeidet vil vi starte så raskt som mulig, sier distriktssjef Roar Gärtner.

Statens vegvesen håper at ett eller begge tunneløp i E18 Hanekleivtunnelen kan gjenåpnes allerede til påske - om to måneder.

Fem tilbud

- Fem entreprenører var på tilbudsbeferung i nordgående løp sist fredag og kombinasjonen av pris og ferdigstillelse bestemmer hvem som får jobben. Vi håper det arbeidet kan starte alt neste uke, sier byggeleder Tore Gomo i Statens vegvesen. Sikringen av nordgående løp blir på vel 40 meters lengde. Fra neste uke kjører Mesta også tre skift (06.00-02.00) på sikringen av sørgående løp som raste ut i julen 2006.

8m dypt krater

De om lag 200 kubikkmeter stein som raste ut etterlot seg en om lag 25 meter lang og 1-2 meter bred revne i taket. Midt i revnen åpnet det seg også et krater som var åtte meter dypt. Dette har Mesta nå tettet igjen med sprøytebetong og bolter. Vegdirektoratet har bestemt at rasområdet og 30-40 meter på hver side av rasområdet i sørgående løp skal sikres med full utstøping med sprøytebetonghvelv/buer bak betongveggene.

Krater: Steinraset i Hanekleivtunnelen etterlot seg også et 8 meter dypt krater. (Foto: Kjell Wold)



Veolia til sak mot Staten

Veolia Transport har besluttet å gå til rettsak mot Staten etter at selskapet tapte ferjeandbudet på Sognefjorden i høst.

Geir Brekke

BERGEN: Dette bekrefter konsernsjef Kjetil Førsvoll til Vegen og

vi. Stevning er sendt og selskapet ønsker å få en prinsippavgjørelse på om myndighetene virkelig ønsker å drive med anbud på ferjedrift her i landet i framtida.

- Vi mener at vi er forbigått som laveste anbyder. Begrunnelsen for beslutningen fra Statens vegvesen er at vi ikke leverte et godt nok opplegg for reserveferjen på sambandet Mannheller-Fod-

nes. Men vi har ikke tatt noen forbehold når det gjelder reserveferjekapasiteten her. Tvert imot har vi sagt ifra at vi er klar til å imøtekomme alle krav man måtte ha på dette punktet, sier Førsvoll.

- Det er etter vårt syn ikke handlet ut fra rettferdighetssyn i saken. Vi reiser tvil om det her er snakk om reell bruk av

anbudsprinsippet, og føler at man nærmest holder folk for narr gjennom beslutningen om tildelingen av de to ferjesambandene på Sognefjorden.

Ferjeansvarlig i Vegdirektoratet, Stein P. Eriksen, bekrefter at Samferdselsdepartementet har sendt stevningen fra Veolia Transport til Regjeringsadvokaten, men kan ikke kommentere stevningen.

FAKTA

Fergetvist i Sogn

Anbud: Rv. 5-sambandet Mannheller-Fodnes og rv. 13/55-sambandet Hella-Dragsvik-Vangsnes i åtte år fra 1.1.2008.

Tildeling: Fjord1, som driver sambandet i dag, har fått tilslaget for 34,5 mill. kr. Veolias anbud var på 28 mill. kr.

AKTUELT

Slutt i Bergen og Trondheim

I Trondheim og Bergen skal det såkalte byforsøket innen vegforvaltningen avsluttes i 2007.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det har Samferdselsdepartementet nå bestemt. I Kristiansand blir prøveordningen forlenget med to år, mens departementet åpner for at forsøket i Stavanger-regionen kan fortsette på lokal basis hvis partene er enige om det.

Målet med forsøksordningen, som ble innført i 2004, var å oppnå en bedre og mer samordnet transportpolitikk i byområdene samt bedre offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåene. Vegdirektoratet mener at disse forsøkene så langt ikke har gitt ønsket effekt og har anbefalt overfor departementet å avslutte forsøket ved årets utgang.

I et brev til bykommunene fra Samferdselsdepartementet går det fram at de ulike ansvarsområdene både i Trondheim og Bergen fra 1.1. 2008 skal tilbakeføres til der de var plassert før forsøkene startet. Men departementet har ennå ikke bestemt hvordan de praktiske detaljene rundt dette skal ordnes. For Bergens del er det heller ikke tatt stilling til håndtering av den planlagte bybanen.

Forsøksordning: I Trondheim ble riksvegmidler brukt til å redusere billettprisen på bussene i byen. (Foto: Knut Opeide)



For tobente og tohjulinger

Den gamle trebrua (bildet) på fv. 146 over Haugfoss i Modum blir fra høsten 2007 av kun forbeholdt fotgjengere og syklistene. Når ny bru over Simoa 400 meter lenger opp åpner i oktober stenges gamlebrua ved Blaafarveværket for all biltrafikk. (Foto: Kjell Wold)



Åpent mot alle odds

Vegvesenet var timer unna beslutningen om å la vegen over Ifjordfjellet snø igjen denne vinteren. Mild vinter i Troms og Nordland reddet vegen i 12. time.

Giselle Jensen

VADSØ: Vegen over Ifjordfjellet setter årlig følelsene i sving i Øst-Finnmark. Siden vinteren 2002/2003 har fjellovergangen vært åpen hele året med unntak av uværspesioder. Trusselen om stengt veg har likevel hengt over Finnmarkingene fordi vegen bare ble holdt åpen så lenge regnestykket gikk opp. Kravet var at det ikke skulle koste mer å holde vegen åpen enn det koster å sette inn full kapasitet med fres for å åpne vegen på vårtiden. Det betyr i praksis at så lenge vanlig brøyting er nok finnes det midler til å dekke utgiftene, men straks fresen må rykke ut renner pengene raskere enn Vegvesenet kan følge opp.

Fikk ekstramidler

- Nå har vi besluttet å holde vegen åpen. Ekstramidlene kommer fra potten til vinterdrift på høyfjellsveger i nord, opplyser distriktssjef Bjørg Anita Joki. Lite snø på Saltfjellet, Beiar og Bjørnfjell gir et lite overskudd i kassa som kommer Øst-Finnmark til gode.

Beslutningen om åpen veg er likevel betinget.

- Vi kommer ikke til å sette inn fres i helgene, men basere oss på vanlig plog, sier Joki. Holder ikke pløgen blir vegen stengt til mandag morgen.

- Tiltaket settes først og fremst



Livsnerve: Høyfjellsvegen over Ifjord blir en stadig viktigere transportåre for befolkning og næringsliv i Øst-Finnmark. (Foto: Giselle Jensen)

inn av hensyn til næringslivets behov, og vi prioriterer derfor virkedagene, påpeker distriktssjefen. Hun understreker at selv med denne ordningen blir vegen antakelig stengt i perioder pga været.

Planlegger punktutbedring

- Årsaken til vinterproblemene på Ifjordfjellet er at vegen ligger for

lavt i terrenget, forklarer Joki. Snøen føyer og legger seg raskt på vegen, det er også vanskelig å lagre snøen fordi vegen tidvis er lavere enn omgivelsene.

- Etter planen skal vegen punktutbedres for 60 millioner kroner for å lette vintervedlikeholdet. Dette arbeidet skal startes i 2009, sier Joki. Selv med utbedrin-

gene vil vegen fortsatt være en smal sommerveg. Ifølge regionvegsjefen vil full utbygging til helårsveg over Ifjord koste 500 millioner kroner. Nå pågår en dragkamp i Øst-Finnmark om hvilken veg som bør ha stamvegstatus. Også dagens E6 i Tanadalen har behov for utbedringer kostnadsberegnet til 50 millioner kroner.

Klart for vintereventyret

I dag starter et nytt vintereventyr ved foten av Gaustatoppen.

Kjell Wold

RJUKAN: For første gang på over ti år gjenåpnes en av landets høyeste fjelloverganger mellom Tinn og Hjartdal kommuner i Telemark. De 11,5 km mellom Svineroi ved Gaustablikk og Bitringsnatten i Tuddal åpnes i dag 1. februar og resten av vinteren 2007 mellom



Under Gaustatoppen: Ny eventyrveg vinteråpnes. (Foto: Kjell Wold)

10.00 og 18.00.

- Det blir spennende å se hvordan vi takler vær og vind her oppe i 1200-1300 meters høyde, sier en spent seksjonsleder i Statens vegvesen, Asbjørn Arnevik. Da han og Vegen og vi besøkte fylkesveg 651 sist onsdag til første dag med snørydding, ble vi møtt av reelt påskeføre. Strålende sol, vindstille og en knapp halvmeter med snø. - Slik er det veldig sjelden her, sa driftsleder Bård Omtvedt i Trafikk og Anlegg.

Vegen går opp til om lag 1275 meters høyde og er en av de høyest liggende, vinteråpne fjellstrekningene på det offentlige vegnettet i Norge. Det legges ikke opp til kolonnekjøring, så vegen kan bli stengt på kort varsel ved kraftig uvær. VTS rapporteres om forholdene over Tuddalsfjellet to ganger daglig og bilister kan oppdateres på tlf. 175. Kontrakten er på to år og er et spleiselag mellom de to kommunene, private aktører og Statens vegvesen. Årlig kostnad er 1,5 mill. kr. og beregnet trafikk er kun på maks et par hundre biler i døgnet.

Hvorfor tillater vi stengt veg?

Ingen andre steder teller vi penger før vi avgjør om vegen skal holdes åpen. Hvorfor kan Ifjord stenges, spør ordfører Harald Larsen i Lebesby.

Giselle Jensen

VADSØ: Ordfører i Lebesby og leder for Øst-Finnmark regionråd er oppgitt over holdninger som aksepterer at en viktig transportrute stenges dersom det ikke er penger på budsjettet.

- Det skjer ingen andre steder. Der er meningsløst at mens noen veger har nattbrøyting kan andre holdes stengt på dagtid, poengterer Larsen.

- Jeg kommer til å satse knallhardt politisk for å fremskynde punktutbedringen slik at den kan starte allerede i år, sier ordføreren.

Avgjørende med åpen vei
Endringer i transportrutene for

matvarer i Øst-Finnmark har ført til at fjellovergangen på Ifjord har fått avgjørende betydning.

- Tidligere kom varer til matbutikkene med Hurtigruta. Endringer i kontraktsforholdene har ført til at alle matvarer sendes med bil til Øst-Finnmark. Varene lastes om i Tana og distribueres derfra til ulike kommuner, opplyser Larsen. Samfunnene på Nordkyn er dermed helt avhengig av at vegen over Ifjordfjellet er åpen.

Fersk fisk må fram

En annen årsak til at vegen har fått større betydning er fiskerisamarbeidene på Nordkyn og i Varanger.

- Etter at industrien la om til ferske produkter må fisken ut hver dag. Bedriftene er små og samarbeider derfor om å fylle et vogntog som kjører fra Tana, forteller ordføreren. Dersom vegen over Ifjord er stengt taper bedriftene raskt penger.



For beskjeden: - Statens vegvesen må bli modigere til å selge inn sine gode saker til medier og politikere, sier Knut Selberg. (Foto: Knut Opeide)

- Bli modigere

- Alt for ofte blir dårlige og dyre samferdsprosjekt vedtatt fordi Statens vegvesen ikke tør å drive aktiv informasjon om sine gode planer overfor media og politikere.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Det påstår arkitekt Knut Selberg, leder for et stort arki-

tektkontor som gjennom mange år har utført en rekke oppdrag for Statens vegvesen. Han er en av landets fremste eksperter innen veg- og gatearkitektur.

- Må bli modigere

- Mitt inntrykk er at Statens vegvesen har pålagt seg selv sterke restriksjoner i bruken av informasjon som aktivt virkemiddel for å få aksept for sine velfunderte planer. Statens vegvesen bør rett og slett bli modigere og friskere til å selge sine gode planer til media og politikere, sier Selberg.

Hans poeng er at politikerne i

et kommunestyre eller i andre politiske organ som skal fatte vedtak, må få informasjon og gode argumenter fra alle sider i en sak.

Motkrefter i mediene

- På den andre siden finnes det ofte motkrefter som bruker masse energi på å selge de negative sidene. De bruker mye tid på politiske kontakter og presse. Utad blir det da ofte at motkreftene styrer mediebildet og med det mye av beslutningsunderlaget. Det er lett å være enige med små, velorganiserte presserupper når de får operere tilnærmet alene i mediebildet, sier han.

Den frittalende arkitekten mener rett og slett at Vegvesenets ledere er for lite flinke til å få fram og kommunisere gevinstene ved et tiltak. Hans påstand er at dette fører til vedtak fattet på sviktende grunnlag og for samfunnet ofte både dyre og dårlige løsninger.

- Dette er sløsing med penger. Midlene bør brukes der de har størst mulig effekt eller gevinst, sier han.

Skadelig beskjedenhet

Hans bekymring er at de formelle og korrekte kanalene som Statens vegvesen bruker for å fremme sine saker, gjør at deres argumenter, selv

om de er gode, blir funnet for lette i det politiske spillet.

Selberg ønsker ikke å trekke fram konkrete eksempler på vegprosjekt som er blitt lagt i skuffen eller blitt dyrt og dårlig på grunn av Vegvesenets beskjedenhet i den offentlige debatt. Han mener det vil fungere avsporende i forhold til at problemstillingen er generell. Han hevder bestemt at det finnes en rekke store og små vegprosjekt rundt i landet som kunne ha vært løst på en langt bedre måte dersom Statens vegvesen hadde vært flinkere til å argumentere offentlig for sin faglige overbevisning.



Tøff påstand: Enkelte kommuner bruker Vegvesenets planer som brekkstang for å tvinge gjennom urimelige krav. (Ill.foto: Knut Opeide)

Sopranos i vegplanleggingen

- Min påstand er at norske kommuner opptre som Sopranos. De driver regelrett utpressing av Statens vegvesen og andre utbyggere ved hjelp av Plan- og bygningsloven.

Knut Opeide

- Utgifter som naturlig hører hjemme i kommunen skyves over på utbyggere. Det sa arkitekt Knut Selberg i sitt foredrag om problematisk transportplanlegging under

kursdagene ved NTNU nylig. Bakgrunnen er at Plan- og bygningsloven gir kommunen stor makt i forbindelse med nye vegplaner. Det gjør at Selberg ønsker debatt om hvordan helheten i samfunnsutviklingen går tapt gjennom kommunenes "skit i Norge, leve Toten".

- Mange av de kravene som kommunen stiller for å godkjenne plan om ny veg eller andre ting, er selvsagt både rette og rimelige. Men unntakene er for mange. Enkelte kommuner tror julekvelden er kommet når Statens vegvesen skal bygge ny veg og stiller gjerne kostbare krav

som har svært liten relevans for vegprosjektet. Av og til tar denne kommunale grådigheten form av ren utpressing, lyder den spissformulerte påstanden til Selberg.

Han mener det mangler mekanismer for å anke urimeligheter fra kommunene, eller for den saks skyld fra Statens vegvesen, opp på et høyere nivå. Det er først og fremst de såkalte rekkefølgebestedene han mener fungerer urimelig. Disse gjør at første utbygger i et område får alle de kommunale kravene i fanget, mens de som kommer etter slipper.

AKTUELT

**22 000 lass tunnelstein**

■ ■ Gjennomslaget i E18 Kleive-tunnelen i januar gjør at det 22.000 og siste lastebillasset med tunnelstein snart kan dumpes i Drammenselva. Da gikk siste salve på forskjæringen til den 1800 meter lange tunnelen, som om halvannet år vil fjerne den aller siste flaskehalsen på E18 gjennom Buskerud. Første salve gikk 31. mars i fjor.

Prosjektet er i rute, forsikrer prosjektleder Bjørn Kleppstø i Staten vegvesen. I tillegg til 1741 meter to felts motorvegtunnel fra Frydenhaug til Kobbervikdalen er det sprengt seks rømningstunneler og ett tverrslag. Tunnelsteinen blir til elvefylling, strandpromenade og havneutvidelse. (Foto: Kjell Wold)

Vil ha riksvegferje

■ ■ Kragerø ønsker riksvegferje mellom byen og Stabbestad. Dessuten må fylkesvegen mellom Stabbestad og Tangen utbedres kraftig. Det var to av kravene fra kommunen og befolkningen, da Transportkomiteen avla Kragerø og Telemark besøk i forrige uke. Heller ikke kollektivtilbudet mellom Kragerø og Skien er bra nok, mener de.

Gjennomslag

■ ■ Tirsdag 30. januar 2007 kl. 12.00 ble det gjennomslag i Brennetunnelen, på nye E16 i Sandvika. Det har gått med over 315 000 kilo sprengstoff, og nesten 400 000 tonn med masser fra tunnelen er fraktet ut. Leder av Berger og Rykkinn Vel, Erik Sennesvik, fikk æren av å tenne den siste salva som førte til gjennomslag i Brennetunnelen.

Skal bedre tempoet

Nå skal gjøres tiltak for å få fart på kollektivtrafikken i Sarpsborg og Fredrikstad.

Håkon Aurlien

SARPSBORG: - Det er åpenbart behov for bedret kollektivfremkommelighet i Nedre Glommaområdet, sa distriktssjef Lars Erik Hauer i Statens vegvesen etter at trafikkplanleggere i de to byene og transportetatene sist uke møttes for å diskutere hvordan de skal få fart på kollektivtrafikken.

Statens vegvesen var initiativtaker til møtet, og vil lede prosessen videre.

I seminaret fikk trafikkadministratorene grundig innføring i de utfordringer andre byer har møtt. De fikk høre om et Trondheim som har hatt nedgang i kollektivtrafikken de senere årene, men som også har prøvd ut nye virkemidler, og om Oslo der mange små og noen store tiltak har økt kollektivtrafikkenes gjennomsnittshastighet med over 40 prosent på fire år.

Køområde

Fredrikstad og Sarpsborg har sine bysentra 16 kilometer fra hverandre, men er trafikkmessig en samlet enhet plaget av de samme køer og store forsinkelser. Hver morgen og ettermiddag er det køer på riksvegene mellom byene. Det mangler minst en bru over Glomma og det skaper trafikk til bysentraene og Sarpebrua, Sannesundbrua og Fredrikstadbrua, som alle er overbelastet.

- Bilbruken i Fredrikstad ligger godt over de andre byene i landet, og kollektivbruken tilsvarende lavere, fortalte kommuneplanlegger Laila Vestby fra Fredrikstad.

- Fremkommeligheten for bussene er på ti år gått fra "ille" til



Satser kollektivt: Lars Erik Hauer i Statens vegvesen, Laila I Vestby og Eirik Milde fra henholdsvis Fredrikstad og Sarpsborg kommune, og kollektivkoordinator Øystein Ristesund i Statens vegvesen vil nå ta tak for økt kollektivfremkommelighet. (Foto: Håkon Aurlien)

"verre", påpekte kollega Eirik Milde i Sarpsborg.

Halvparten

Kollektivtrafikken i Nedre Glomma har vel 4 prosent av transportene hvilket er halvparten av nivået i de seks største byene i landet.

- Vi opplever motsatt effektivitet:

På ti år har sjåførenes produksjon gått ned fra 21,5 til 19,5 kilometer pr bussjåfør og time, fordi bussene står i de samme køene som personbilene, fortalte direktøren i det fylkeskommunale selskapet Østfold Kollektivtrafikk, Jostein Haug.

- Kollektivutviklingen i nabobyene har nok vært preget av mange

gode intensjoner og prioriteringer, men lite handling, sa han.

Forene krefter

I møtet var det enighet om å forene bussen til og fra jobb blir det suksess også for Statens vegvesen, sier regionvegsjef Ole Christian Torpp når han kommenterer undersøkelsen. Han etterlyser større engasjement fra næringslivslederne til å få egne ansatte

med bedre kollektivtilbud i Nedre Glommaområdet.

- Er vi nå offensive og går sammen og definerer Nedre Glommaområdet som en trafikkmessig "storby", kan vi inngå i storbyarbeidet og finne løsninger som våre politikere helt sikkert vil følge opp, sa distriktssjef Lars Erik Hauer.



I skuddlinjen: F.h. regionvegsjef Ole Christian Torpp, byråd Lisbeth Iversen og samferdselsdirektør Ove Fodnes, begge fra Bergen kommune. (Foto: Geir Brekke)

Returball

Regionvegsjef Ole Christian Torpp sparker ballen tilbake til næringslivet i Bergen når han etterlyser ledernes engasjement for å få ansatte til å ta buss til jobben.

Geir Brekke

BERGEN: Transportdebatt til frokost legger på ingen måte noen demper på engasjementet når Bergen Næringsråd kaller inn Statens vegve-

sen og kommunen for å svare for kjøproblemer og forverret fremkommelighet. En undersøkelse viser at bergenserne i økende grad kommer for sent på jobben og til viktige møter.

Ringveg vest

- Får vi flere til å la bilen stå og bruke bussen til og fra jobb blir det suksess også for Statens vegvesen, sier regionvegsjef Ole Christian Torpp når han kommenterer undersøkelsen. Han etterlyser større engasjement fra næringslivslederne til å få egne ansatte

til å reise kollektivt til og fra jobben.

Bergen næringsråd lanserer en rekke strakstiltak for å bedre fremkommeligheten i sentrum og til bedriftene på Kokstad og Sandsli, nær flyplassen. Pengene kan hentes fra Bergensprogrammet, og bedriftene er ikke uvillig til å betale sin skjerv i et spleiselag.

Da minner regionvegsjefen næringslivet om at det blir begrenset nytte av Ringveg vest i Bergen for andre byggesteg står ferdig og gir sammenkopling mellom Flyplassvegen og Vestre innfarståre.



Krys i vatnet: Andre byggjesteg på Ringveg vest er eitt av dei mest aktuelle prosjekta i Bergenspakke 2. Her frå fylling med tilkopling til Ringveg vest i Liavatnet. (Fotomontasje: Norconsult)

Bergenspakke 2 til 35 milliardar

Bergenspakke 2 blir no opna og syner behov for investeringar på heile 35 milliardar kroner i 20-årsperioden etter 2010.

Geir Brekke

BERGEN: Relativt sett blir dette dermed den største bompakka i

landet, sjølv om Oslopakke 3 i reine kroner er større, med sine 53 milliardar kroner.

Samla plan

I over eitt år har Statens vegvesen samarbeidd med Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og dei andre grannekommunane om ein transportanalyse for Bergen og omland. Veksten i området gir behov for å sjå dette i eit regionalt perspektiv, med betre transportkapasitet og samordna arealplanleg-

ging. Når dei konkrete prosjekta skal finansierast er det m.a. aktuelt å ta utgangspunkt i ei vidareføring av den noverande trafikanbetalinga i Bergensområdet, men det må òg auka statlege rammar til. Ei dobling – eller tredobling - av dagens bompengesatsar og tidsdifferensiering av satsane er aktuelt. Det same er ei betre samordning av den totale bompengerevninga i området.

Som Oslo

Transporten kjenner ikkje kommu-

negrensar, og det har vore eit mål for analysearbeidet å sjå det samla transportbehovet i bergensområdet, ikkje minst etter at både Norhordlandsbrua og Askøybrua no er gratis. Slik blir veg- og kollektivtiltak i Bergen og nabokommunane ein del av programmet. Det skal særleg satsast på styrka kollektivtransport, supplert med ein meir restriktiv parkeringspolitikk. Samstundes vil ein arbeide for å få endra veglova, slik at bompengar frå biltrafikken kan brukast også til drift av kollektivtransport,

slik også Oslo går inn for.

Bane i nord og vest

Andre byggjesteg på Ringveg vest blir eitt nærliggjande prosjekt. Forlenging av bybana sørover mot flyplassen, nordover mot Åsane og vestover mot Loddefjord blir og spørsmål som er med i analysen. Ny rv. 555 Sotrasambandet inkludert tverrsamband på øya, ny E39 mellom Os og Bergen, forbi Danmarks plass og mellom Nyborg og Nordhordlandsbrua kjem og med i pakka.

Studerer effekter av bompengefinansiering

Statens vegvesen skal se nærmere på de samfunnsøkonomiske effektene av bompengefinansiering.

Kjell Wold

DRAMMEN: - Prosjektet skal dels sammenstille allerede eksisterende,

men til dels fragmentert kunnskap og dels avdekke nye resultater, forteller Morten Welde i Statens vegvesen. Prosjektet som er i startfasen og skal være ferdig ved utgangen av året, er delt inn i fem delprosjekter.

Faglig forsvarlig

To av prosjektene blir nærstudier av forskjellige sider ved Trond-

heimsringen.

- Langsiktige virkninger av nedleggelsen av ringen
- Nytte- og kostnadsanalyser av ringen

De tre andre delprosjektene går på valg av innkrevingsløsninger i bompengeprojekter generelt, erfaringsdatabase bompengeprojekt og oppdatering av kostnadsmodeller.

- Bompengefinansieringens omfang og betydning tilsier at det er veldig viktig at vi har best mulig kunnskap om de viktigste effektene av denne finansieringsformen, sier Welde. Dessuten er det viktig at Statens vegvesen er best mulig i stand til å planlegge og gjennomføre bompengeprojekt på en faglig forsvarlig måte.

Erfaring og fakta

En forutsetning for økt kunnskap om bompengefinansiering er at det foregår et kontinuerlig utviklingsarbeid innen dette området for å finne nye løsninger der det er behov for det. Samtidig må etaten være i stand til å ta vare på og spre den kunnskapen de allerede har opparbeidet seg.

REPORTASJE

Etatsbarnehagen: Det er plass til 27 ungar i Stormyra barnehage i Bergen. (Foto: Geir Brekke)



Etatsbarne

BERGEN ■ Den einaste barnehagen som er eigd av tilsette i Statens vegvesen ligg i Bergen. Men både Vegdirektoratet og fleire regionar disponerar totalt 75 plassar for tilsette sine barn.

Geir Brekke

Stormyra barnehage ligg to gode steinkast frå distriktskontoret til Statens vegvesen på Spelhaugen i Bergen. Barnehagen er eigd av ei stifting mellom tilsette i etaten, med årlege tilskot frå Statens vegvesen, i tillegg til dei ordinære offentlege tilskota. Stiftinga blei skipa i 1989, etter mange års diskusjonar og tomtejakt. Dugnaden på bygginga gjekk snøgt og effektivt, og hausten 1990 blei barnehagen opna av vegsjefen, med avdelingane Broen og Tunnelen, og tilsaman 27 plassar for ungar mellom eitt og seks år.

Starta 1990

- Vi er mange her på kontoret som valde Statens vegvesen som arbeidsplass fordi etaten kunne skilte med eigen barnehage like ved kontoret, seier styreleiar Ranja Blomvågnes Sjøstrøm til Vegen og vi. I stillingsutlysingane blir det m.a. vist til barnehagen, og nokre av plassane blir halde ledige i samband med nyrekruttering. Sidan barnehagen har vore drive frå 1990 har og Mesta framleis eit par plassar, òg gir dermed og eit tilskot til drifta. Det er i dag venteliste på ledig plass blant etatstilsette i barnehagen. Heller ikkje i Bergen er det på noko vis barnehageplass til alle i 2007, særleg vanskeleg er det for dei yngste førskulebarna.

- Stormyra barnehage driv godt, og har ikkje auka betalingsattsane i det nye året, slik andre barnehagar i Bergen har gjort. Foreldra betalar 2 250 kroner månaden pr. barn. Vi held fint til tett ved den populære

Kandaskogen, og brukar mykje tid på turar i marka, seier styreleiar, som legg til at dei syslar med planar om tilbygg for å få betre plass til innandørsleik og soverom for dei yngste.

Leikanger

Ved regionvegkontoret i Leikanger har Statens vegvesen sidan 1994 gjeve tilskot for 20 plassar i dei tre kommunale barnehagane i kommunen, noko som utgjer ei ekstra avdeling i det lokale tilbodet.

- Dette har vore eit viktig tilskot til at kommunen i praksis har hatt eit tilbod til alle barn dei siste ti åra. Ordninga har vore eit viktig rekrutteringstiltak for oss, seier Jorunn Felde i Statens vegvesen. Regionen vurderer no spørsmålet om å gi eit tilbod til tilsette også andre plassar i Region vest, dersom behovet skulle vere til stades.

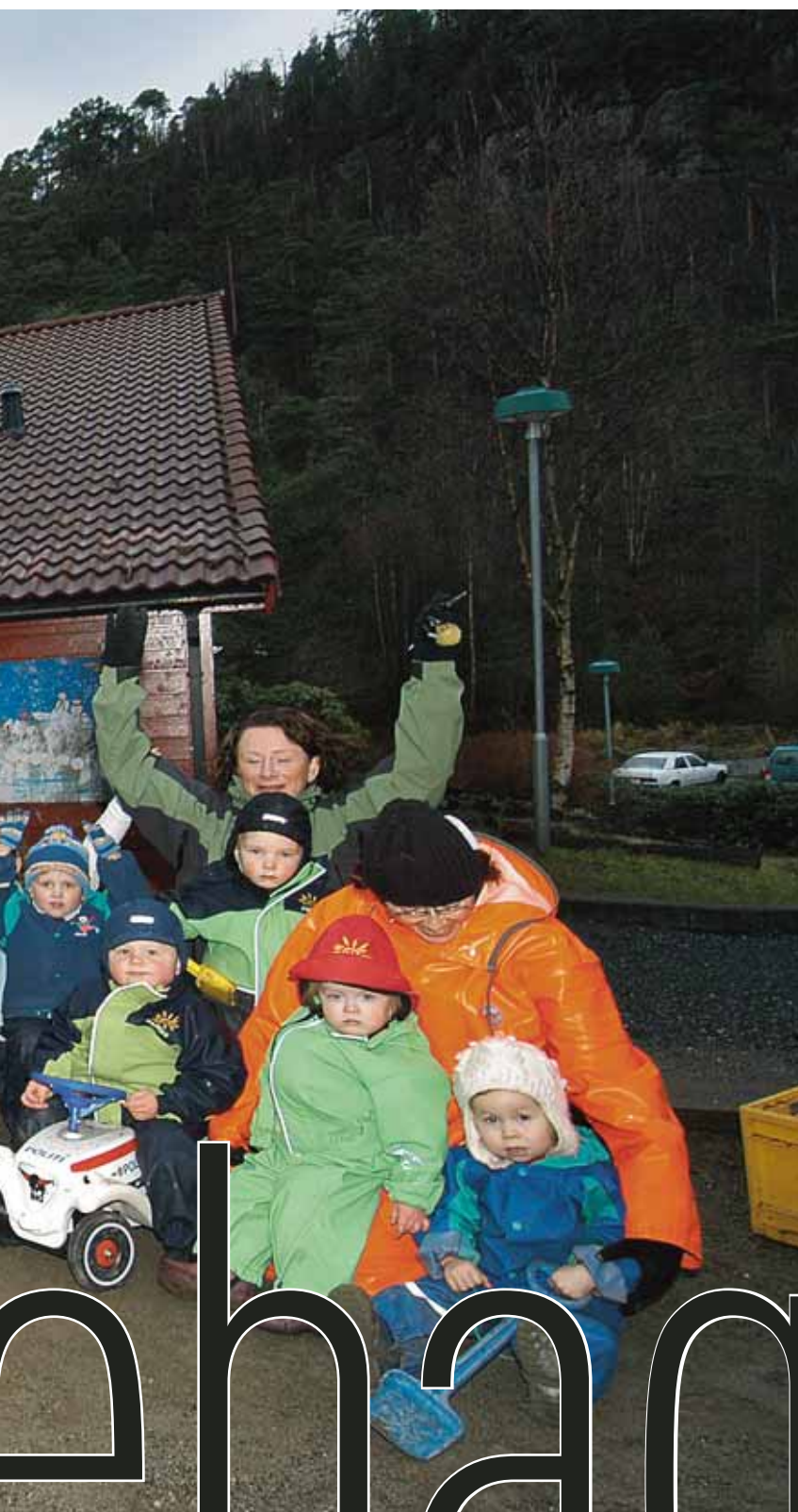
Oslo og Tromsø

Vegdirektoratet har disponert 7-8 plassar for tilsette sine barn i Kanvasstiftinga sine barnehagar i Oslo dei siste 15-20 åra.

- Stort sett har alle som har søkt fått plass her, opplyser Berit Ørslie i Vegdirektoratet til Vegen og vi.

I Region nord har tilsette i Statens vegvesen dei siste 5 åra hatt høve til å kjøpe seg plass i Kveldroeven barnehage, ein km frå distriktskontoret i Tromsø. Barnehagen er eigd i lag med Telenor og Fiskeriforskning.

- Tilsette i Statens vegvesen disponerer no 18-20 av dei totalt 54



Barnehagen

Likar seg godt: Glade ungar i Stormyra barnehage. (Arkivfoto: Morten Hammer)



Lokalkjente: Therese Herland (t.v.) og Pia Bergstrøm er tilsett i barnehagen dei gjekk i då dei var små, som døtre av tilsette i Statens vegvesen.



Heldiggrisen: Erik Johannessen – ein av 27 heldige barn som har plass i barnehagen. (Foto: Geir Brekke)

plassane her. Og tilsette i etaten var svært flinke på dugnad då barnehagen blei bygt i 1991, får Vegen og vi opplyst av Mariann Larsen i Midt-Troms distrikt.

Region sør

- Vi har tidlegare kjøpt ein del barnehageplassar i Kristiansand, men dette tilbudet gjeld ikkje lenger. Men vi bør absolutt vurdere på nytt å tilby barnehageplass når vi lyser etter nye medarbeidarar. Særleg dei

plassane i Region sør der det har synt seg å vere vanskeleg å få søkjarar med teknisk kompetanse. Slik konkurransen om arbeidskrafta er i dag kan dette syne seg å vere ein fordel, seier administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen.

Region midt og aust har ikkje tilbod om barnehageplass. Sjølv om rekrutteringsbehovet dels er stort nokre plassar, vonar etaten her at regjeringa sitt mål om barnehageplass til alle skal oppfyllest i løpet av dei næraste åra, slik det alt er tilfelle i t.d. Trondheim.

AKTUELT

**Opnar før**

■ ■ Den undersjøiske Halsnøy-tunnelen i Hordaland ser no ut til å kunne opnast før jul i 2007, og ikkje først til våren 2008. Det sier distriktsjef Arnfinn Ansok i Statens vegvesen. Endeleg avgjerd blitt teken når etaten har teke stode til det forseringstillegget som Veidekke Entreprenør krev ved ei opning av prosjektet før jul i år. Ved byg-

gestart våren 2005 var det sagt at Halsnøysambandet skulle vere ferdig midtvegs i juni 2008. Med god framdrift har Statens vegvesen seinare kome til at opninga kan bli tidlegare på våren 2008. Men no har entreprenøren sagt at dei kan har anlegget ferdig overlevert endå nokre månader tidlegare. (Arkivfoto: Geir Brekke)

Vurderer Oslo-innfart

■ ■ Oslo kommune har bedt Statens vegvesen utrede hvorvidt rv. 4 Trondheimsveien skal gjøres om til i hovedsak lokalveg for Groruddalen. Et fremtidig alternativ er å lede trafikanten nordfra på rv. 4 fra Gjelleråsen ned til E6, et annet å bygge den såkalte Fossumdiagonalen som leder rv. 4-trafikken inn på Østre Aker vei.

Tysnesbrua

■ ■ Ei framtidig hengebru over Langenuen, mellom Stord og Tysnes i Hordaland, er løfta fram av Vestlandsrådet, i samband med ein uttale om stegvegutgreiingane for 2010-2019. Brua er prioritert av nye storprosjekt i perioden, i lag med m.a. Rogfast, E39 Fjøsanger-Danmarks plass i Bergen og ny E39 aust om Førde i Sogn og Fjordane.

Mot tryggere tider på Arnøya

Rassikring av fylkesvegen på Arnøya stanses når rasfaren blir for stor.

Giselle Jensen

TROMSØ: Det er ikke ufarlig å rassikre utsatte vegar. På Arnøya i Nord-Troms har tolkning av tilstanden oppe i fjellveggen ved fylkesveg 347 vært avgjørende for når befolkningen kunne ta sjansen på å kjøre forbi. Nå rassikrer Mesta den mest utsatte strekning på oppdrag fra Vegvesenet. Et 775 m langt rasoverbygg i betong skal gjøre hverdagen for befolkningen både tryggere og sikrere. Samtidig skal vegtraseen flyttes lengre ut for å gi plass til ras på innsiden av vegen. Tirsdag 23. januar besluttet prosjektledelsen å stoppe arbeidet pga rasfare. Halvannet døgn senere kom det første raset denne vinteren.

En kamp mot tiden

– Vi startet jobben på rassikringsprosjektet på fv. 347 sist høst, forteller prosjektleder Torbjørn Jørgensen. Totalt rassikrer 2,4 km av den mest utsatte strekningen på Arnøya. Øya ligger en times biltur nordover fra Tromsø i Skjervøy kommune. Rasoverbygget skal bygges i innværende år slik at trafikken neste vinter kan gå gjennom tunnelen. Først i 2008 blir det klart for asfaltering og beplantning.

– Det kommer til å bli det rene rotteracet til sommeren for å få ferdig rasoverbygget før oktober, sier Jørgensen som likevel stoler på at det lar seg gjøre.

Prosjektet har en prislapp på 140 millioner kroner og ferdigstilles i juni 2008.



Prosjektleder: Einar Karlsen leder det enorme Lofast prosjektet med stø hånd. (Foto: Giselle Jensen)

Siste anleggsår på Lofast

– På bruene over Austerstraumen og Vesterstraumen er brudekket på plass og kjørebane er helt klar. Nå holder vi på med fortau og rekkverk, forteller prosjektleder Einar Karlsen. I Sjørdalstunnelen ble asfaltdekket lagt før jul, nå er entreprenøren i gang med å støpe bankett, rekkverk og vannsikring. Samtidig er elektroarbeidene i full gang i Raftsundtunnelen. Lofast åpner i månedsskiftet november-desember i år.

Ny E6 kan gi ny grendeskole

Ny E6 forbi Mjøsa kan gi splitter ny grendeskole ved Espa. – Dette er positivt for nærmiljøet, sier virksomhetsleder Aasa Gjestvang ved Stenby skole.

Håkon Aurlien

ESPA: Da Statens vegvesen og Jernbaneverket forrige uke la frem forslaget til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny veg og jernbane forbi Mjøsa, var det med anbefaling om en traséløsning som vil føre til at et tiltalls hus må innløses eller støyskjermes. Grendeskolen tett opp mot E6 vil kreve såpass omfattende støyskjerming at det kan være like lønnsomt å bygge ny skole.

– Veg- og jernbaneutbyggingen har vært på dagsorden i mange år, og det har satt oss i en "vente og se"-situasjon. Siste byggetrinn på skolen er aldri er blitt fullført, sier Aasa Gjestvang.

Kommet i klemme

– Vi vil ikke bli part i en diskusjon om fremtiden for grendeskolen, men ser at utbyggingsplanene har brakt grendeskolen inn i et vakuum, sier delprosjektleder Jarle Kristian Tangen i Statens vegvesen.

Utredningene i forbindelse med kommunedelplanarbeidet viser at Statens vegvesen må foreta støyskjermingstiltak for 5-7 mill. kroner dersom skolen skal bli liggende der den ligger i dag.

– En full innløsning av skolen kan koste et sted mellom 6 og 15 millioner kroner. Vi har derfor vært i kontakt med kommunen og har



Gleder seg: – Her kan den nye skolen komme, sier en fornøyd rektor Aasa Gjestvang og delprosjektleder Jarle Kristian Tangen sammen med elevene (fra venstre) Simen Wie, Una Therese Hansen Skuggerud, Sunniva Andreassen Slåttsveen, Sofie Finnøy Vestøl og Ingeborg Lundby. (Foto: Håkon Aurlien)

sett oss ut en ny plassering noen hundre meter lenger syd, forteller Tangen.

Avhengig av traséløsning

Støytiltakene forutsetter at E6 blir lagt i dagen forbi Espa, og ikke i en tunnel slik kommunen tidligere har gått inn for. Stange og Eidsvoll kommuner ville opprinnelig at innpå halvparten av den nye E6 skulle legges i fjell tunnel langs Mjøsa slik at naturen ikke skulle

forstyrres. Ønsket har fått tomme len ned fra Samferdselsdepartementet, men det ble åpnet for å utrede kortere tunnelloesninger. Nå viser det seg at tunnel forbi Espa vil øke kostnadene med 310 millioner kroner. Det er en merutgift som Statens vegvesen ikke kan forsvare.

Blir dagløsningen vedtatt kan utbyggingen av den nye E6 starte i 2010. Opprettholder kommunen tunnelkravet, vil saken trolig måtte avgjøres i Miljøverndepartementet

og det kan forsinke utbyggingen med inntil to år.

Kan bli nedlagt

Usikkerheten om fremtiden har vakt til live gamle tanker om å legge ned skolen, og å frakte de 44 skolebarna og 26 barnehagebarna en mils vei nordover til Tangen. Det går Aasa Gjestvang imot.

– Vi dekker et stort geografisk område og mange førsteklasinger fraktes allerede langt nok, sier hun.

Få tunneler langs Mjøsa

Statens vegvesen og Jernbaneverket la sist uke frem samordnet forslag til 22 km ny E6 og jernbane forbi Mjøsa, med et minimum av tunneler.

Håkon Aurlien

EIDSVOLL: De alternativene som er utredet innebærer kostnader mellom syv og elleve milliarder kroner og gir utvidelse av E6 til fire felts veg, samt dobbeltsporet jern-

bane med mulighet til å kjøre tog i 200 km/t. Blir forslaget vedtatt kan en betydelig bompengefinansiert veg stå ferdig i 2012-13. Jernbanen skal betales fullt av Staten og ligger noe lenger inn i fremtiden.

Forskjellen på nærmere fire milliarder kroner dreier seg om lange tunneler eller ikke. Både Eidsvoll og Stange kommuner har gått inn for å legge mest mulig av vegen og jernbanen inn i fjellet av hensyn til landskapet langs Mjøsa. Det har Samferdselsdepartementet gått imot. I forslaget som nå er lagt frem



Er enige: Statens vegvesen og Jernbaneverket er enige om spare penger ved samordnet utbygging. (Foto: Håkon Aurlien)

er det kun lagt opp til en lang tunnel for jernbanen som vil frigjøre 3 km strandsone langs Mjøsa.

– Løsninger med lange tunneler reduserer samfunnsnyttene fordi

kostnadene til bygging og drift øker uten at det samtidig oppnås fordeles som kan måle seg med kostnadsøkningen, heter det i utredningsdokumentet.



Farlig på glatta

■ ■ Ulykkesrisikoen på en snø- eller isdekket veg er mellom 1,5 og 4,5 ganger høyere enn på en tørr, bar veg. Aller størst er risikoen i den såkalte tiltakstiden: Etter at det har snødd eller blitt vesentlig glattere, men før entreprenøren har rukket å sette inn mottiltak, opplyser Bård Nonstad ved Vegvesenets teknologivdeling. (Foto: Knut Opeide)

ITS-konferanse

■ ■ Tirsdag 13. februar går ITS-konferansen av stabelen på Fornebu, og tema er utvikling av norsk ITS-næring. Blant foredragsholderne er trafikkdirktør Eva Solvi fra Statens vegvesen som skal snakke om ITS-strategier og forventninger til næringslivet. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete skal holde foredrag om

ITS i transportpolitikken. I forbindelse med konferansen er det også ei utstilling som viser bredden av norsk ITS-kompetanse. Konferansen passer for fagmiljø og ledelse innenfor transport, logistikk og ITS. Program og utstilling er relevant for både privat og offentlig virksomhet fra alle deler av transportsektoren.

- Ulike regioner

■ ■ - Vegvesenet er for lite enhetlig. Det er ulikeheter fra region til region og fra prosjekt til prosjekt i hvordan de praktiserer både kontrakter og utførelse, sier regiondirektør Petter Moe i NCC Construction til Byggeindustrien. Han legger til at det er mye bra i Vegvesenet; blant annet evne til å ta selvkritikk, endringsvilje og åpenhet.



Frontfigur: Trond Hovland heldt innlegget for Statens vegvesen under Digital kvardag. Her på den smarte standen til etaten. (Foto: Geir Brekke)

I den digitale verdensklassen

Statens vegvesen ønsker å stå fram som ein etat med digitale tenester i verdensklasse når det gjeld bredde og omfang.

Geir Brekke

BERGEN: Det er iallfall målsettinga når etaten viser seg fram i lag med andre teknologiverksemder på konferansen Digital kvardag. Det er

gjennom den store bredda i digitale tenester at Statens vegvesen kan konkurrere med vegetatane elles i verda.

Brei kvardag

Trond Hovland i Vegdirektoratet heldt innlegget for Statens vegvesen på konferansen. Etaten fekk ordet på tampen av ein to dagars konferanse, med til saman 30 innlegg med ulike innfallsvinklar kring kommunikasjonsteknologi. Det var samstundes messe der verksemdene synte fram moderne teknologiløysingar. Statens vegvesen hadde ein av dei større

modulane på messa, der ein synte fram m.a. smart bil, internettportalen, overvakingssystema og den nettbaserte vegmeldingstenesta til vegtrafikksentralane, digitale tenester innan trafikant- og køyretøyområdet, vegvisningsprogrammet Visveg, den digitale kartproduksjonen Viskart og ikkje minst den nasjonale vegdatabanken. I tillegg stikk Statens vegvesen heller ikkje under stolen at ein har hatt ei avgjerande rolle i AutoPASS-utviklinga på moderne bompengeinnsamling. Både messa og konferansen samla mykje folk, ikkje minst ungdom.

Høg profil

Her er det høg profilering frå verksemdene som har vakne blikk etter nye rekruttar blant gjestane. Med dagens sylskarpe konkurranse om arbeidskraft gir det heile eit visst preg av ein jobbmesse.

Og Statens vegvesen legg smørsida til for å lokke søkjarar til dei mange ledige stillingane i etaten.

- Statens vegvesen er ein hyggeleg arbeidsplass og ein seriøs og profesjonell samfunnsaktør. Dei fleste som arbeider her trivest og blir lenge, seier Trond Hovland i innleiinga si på kongressen. For-

klaringa, slik etaten ser det, er rolla Statens vegvesen spelar i utarbeiding av grunnlag til avgjerd for styresmaktene på veg- og trafikk-sida, i tillegg til rådgivarrolla for departement og fylkeskommunar. Myndighetsoppgåvene, planlegging, utbygging, vedlikehald og eigarskap av vegnettet blir og trekt fram som forklaring på den viktige samfunnsrolla til etaten. Dei som er engasjert i trafikkisikring og miljø kan og finne interessante oppgåver i Statens vegvesen, går det fram av innlegget på Digital kvardag.



Ny brufuge testes

En ny type asfaltfuge med steinfylt fugemasse prøves nå ut på to mindre bruer i Telemark.

Kjell Wold

SANNIDAL: Tangen bru over E18 i Sannidal i Kragerø og Store Sem bru i Skien skal teste den nye danske Tarco asfaltfugen. Asfaltfuger i

Asfaltfuge: Rengjøring og oppvarming av fugetrapningen. (Foto: Trygve Stien)

overgangen fra bruspenntil landkar er ofte et problem for veg- og brubyggere i Norge.

Holder dårlig

- Vi har dessverre ofte opplevd at slike asfaltfuger sjelden holder mål. De ødelegges og sprekker opp veldig fort, forteller ansvarlig for bruvedlikehold i Nedre Telemark distrikt, Trygve Stien. Derfor er han nå spent på de nye, danske asfaltfugene. Går forsøket bra vil disse asfaltfugene trolig også bli brukt på mange andre bruer i distriktet. Tarcofugen er foreløpig testet på bruer

med spenn inntil 60 meter.

Dyrt vedlikehold

Det som er spesielt med fugemassen er at overgangen fra asfaltfuge til asfaltertskel blir trappet slik at det blir doble klebeflater. Over stålplata blir det lagt ned en klebebryter for å redusere friksjonen. Etter det Stien kjenner til er det første gang denne typen fugemasse prøves ut på bruer i Norge. Problemet med asfaltfuger på norske bruer er så stort at det ofte medfører hyp-pige tilleggskostnader til ordinært veg- og bruvedlikehold.

LANDET RUNDT



Tryggare under brua

MÅLØY ■ I løpet av året vil Statens vegvesen sette opp brøyte tett rekkverk på delar av den 1 224 m lange Måløybrua i Sogn og Fjordane. Det har vore eit problem for skipstrafikken, folk og bygningar under

brua at det har ramla isklumpar ned når brøytebilen gjer jobben sin, opplyser Audun Borlaug. Brua blei opna av Kong Olav i 1974. (Foto: Geir Brekke)



TS-pris til barnehage

SØR-FRON ■ Odnes og Landås Barnehage i Sønne Land er tildelt Oppland fylkes trafikksikkerhetspris for 2006. Det er 14. gang prisen deles ut, og at det er første gangen prisen går til en barnehage. Leder

i Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg, Astrid Kvarme, understreket under prisutdelingen sist uke betydningen av å starte trafikksikkerhetsarbeidet tidlig. (Foto: Per Kollstad)



Koselig kaos: Folk hjelper hverandre i snødreven og koser seg med å klage på manglende brøyting. (Foto: Knut Opeide)

Endelig!

TRONDHEIM ■ Endelig kom vinteren! Lenge har vi lidd og lengtet etter snø og kulde. Depresjonen over klamme varmegrader og mangelen på snø og holke var i ferd med å ta knekken på oss da vintersnøen lavet ned i store mengder over Midt-Norge i forrige uke.

Endelig får Statens vegvesen full valuta for pengene de betaler til entreprenørene for drift av vintervegene. Endelig får brøytesjåførene noe å gjøre. Endelig får trafikantene noe å klage over. Og endelig får trafikantene utløp for trangen til å hjelpe medtrafikanter som står fast i snøkavet.



Festet blokk på 50 tonn

PORSGRUNN ■ Da stein raste ned på brupillaren ved E18 Langangen bru i Porsgrunn i fjor høst, løsnet også en diger steinblokk på rundt 50 tonn. Den ble

det en utfordring å feste med digre bolter. Fv. 30 forbi rasstedet måtte stenges i tre uker under sikringsarbeidet. – Det ble et krevende arbeid, forteller brudevli-

keholdsansvarlig Trygve Stien (bildet) i Statens vegvesen. Sikringsjobben, som ble utført av Mesta, kostet om lag en halv million kroner. (Foto: Kjell Wold)



Snørekord?

ARNØYA ■ Når snøen svikter oss kan det være artig å se tilbake på tidligere tider da det var mer en nok av både snø, is og kuldegrader. Dette bildet fra Arnøya i Troms illustrerer hvor store forskjellene kan være. Bildet er tatt i desember 2006, bordbiten oppe på stolpen viser hvor høyt snøen lå nesten ti år før, 28. april 1997. Reidar Berg hadde ansvar for snørydding på øya den vinteren og har spikret opp plankebiten.

Minnerikt: Til minne om de gode gamle dager da snøen lavet ned over landet. (Foto: Torbjørn Jørgensen)



Rundkjøringshund

SARPSBORG ■ En standhaftig hund har tatt plass i rundkjøringen mellom rv 118 og rv 111 i Sarpsborg. Den anses ikke som trafikkfarlig og får forløpig stå selv om den ikke er plassert og

heller ikke betalt av Statens vegvesen. Kunstneren er ukjent, men tilhører åpenbart en nokså spesiell folkebevegelse fra vårt naboland Sverige. Der ble en hundeskulptur som sto utstilt i en

rundkjøring i Lindköping, i høst utsatt for hærverk. Den ble reparert men snart dukket det opp hundefigurer i flere og flere rundkjøringer. (Foto: Håkon Aurlien)



Første skritt mot midnattsol: En ulmende sol farger himmelen over Øst-Finnmark. (Foto: Giselle Jensen)

Velkommen tilbake

VADSØ ■ Torsdag 18. februar titter sola fram over Varangerfjorden om værgudene står oss bi. Et tykt sky-lag gjemte sola på selve soldagen i

år, men et par dager spanderte den en halvtime og farget himmelen i de vakreste pastellfarger.



KK-studier: Tilfreds arbeidsgruppe i Statens vegvesen: F.v. Reidar Moe Magnussen, Tove Lissner, Arne Sæther, Mads C Oppegaard og Geir Terjesen. (Foto: Signe Gunn Myre)

Grimstad får KK-studiet

KRISTIANSAND ■ 4. januar signerte Statens vegvesen og Høgskolen i Agder (HiA) avtalen om å legge etatens nye kjøretøy- og kontrollstudium (KK) til HiAs avdeling i Grimstad. Tove Lissner i Statens vegvesen, sier HiA ble foretrukket fordi skolen dokumenterte bredest og dyppest

kompetanse på de aktuelle fagområdene. KK-studiet i Grimstad gir kompetanseløft for alle etatens medarbeidere på kontroll- og kjøretøysiden. I løpet av seks år skal alle medarbeiderne gjennomføre ett eller flere løp av studiet. Første kull starter til høsten.



Fakkeltog: 12 trafikkdrepte ble minnet under arrangementet i Verdal. (Foto: Harald Sæterøy)

Lys i mørket

VERDAL ■ For tredje år på rad ble det fredag 19. januar arrangert fakkeltog og høytidelig minnestund for de trafikkdrepte ved Vegvesenets vektstasjon på Verdal i Nord-Trøndelag. 12 personer mistet livet på nordtrønderske veger i fjor, og under minnesamværet i Vinne

kirke ble navnene lest opp, og det ble tent lys for hver enkelt.

Arrangementet er et samarbeid mellom en rekke instanser, men spesielt fremheves innsatsen til fylkets rånere, organisert i Norsk rånebilfestival. De la ned et stort stykke arbeid.

Vakker plass

STAVANGER ■ Statens vegvesen har fullført arbeidet med Tastagata som miljøgate. Prosjektet til 15,5 mill. kr. omfatter også en ny steinsetning av Bybergplassen (bildet), der distriktsjef Hanne Hermanrud er svært godt fornøyd med med det nylagte steinmønsteret. Miljøgata gir prioritering for de myke trafikantgruppene. (Foto: Undi Torstensen)



TEMA: VINTERFØRE



Ekstreme forhold: -Klarer ikke bilistene å kjøre etter forholdene bør vi stenge vegen i perioder med ekstremt glatt føre, sier daglig leder Jan Bragerhaug (t.v) og driftsleder Jarle Olsen i Bragerhaug & Beitostølen, driftsentreprenøren i Valdres. (Foto: Håkon Aurlien)

Skulle ha stengt glatt veg

-I ettertid ser vi at vi burde ha stengt E16 i de timene da den var ekstremt glatt, samstemmer Vegvesenets byggleder Syver Øistuen og driftsentreprenør Jan Bragerhaug i Valdres.

Håkon Aurlien

BAGN: Underkjølt regn har gjort E16 gjennom Begnadalen noen mil syd for Fagernes svært glatt flere dager i vinter.

- Vi har opplevd at vegen har vært kald etter natten, og så har det slått til med regn som har frosset til is og dannet en veldig glatt ishinne. Media fortalte at 40 biler kjørte av vegen 30. desember. Det kan ikke jeg gå god for, men våre folk så bilister som sto og holdt på stillestående biler slik at de ikke skulle skli sidelengs mot rekkverket, forteller Øistuen.

- Det var seks kuldegrader i lufta og åtte i vegen og likevel kom det et kraftig regn slik at strøingen hadde liten effekt. Det var så glatt at vi selv hadde problemer med å komme frem, forteller Jan Bragerhaug, som er driftsentreprenør i Valdres.

Vil skje igjen

30. desember og 9. januar er blitt merkedager som har endret holdninger. Mens noen trafikanter stanset mens det var som glattest, var det andre som presset på og kjørte av vegen. I oppsummeringen etter

dagene er Vegvesenet og entreprenøren enige om at de må vurdere å stenge vegen fysisk dersom det blir like glatt igjen.

- Med den værtypen vi har hatt er det ikke unaturlig at det ble spesielt glatt og vi må bare regne med at det vil skje igjen, sier Øistuen.

- Å stenge en veg er noe vi normalt bare tyr til på fjelloverganger. Enigheten vår må ikke bli en "sovepute" for entreprenørene, for de skal de gjøre hva de kan for å unngå at det blir så glatt som vi opplevde. Men skulle det bli like glatt som vi opplevde disse dagene, må vi tenke trafiksikkerhet og vurdere å stenge vegen inntil vi er sikre på at tiltak for å forbedre friksjon er gjennomført og virker, sier Øistuen.

Spesiell vinter

Syver Øistuen forteller om store utfordringer med å holde tilfredsstillende friksjon på vegene i Valdres denne vinteren.

- Vi hadde perioder med spesielt glatt veg også i 2003, men aldri før har jeg opplevd en vinter med nærmest kontinuerlig nullføre, sier han.

- Det kan hende at vegen oppleves som ekstra glatt for trafikanter på E16 som kommer fra kontinuerlig saltet veg nærmere Hønefoss. En ishinne i sporene kan lett oppleves som en bar veg og det kan gi overraskelser. Vi må også vurdere å få endre vedlikeholdstandarden slik at vi får kontinuerlig saltet veg opp til Bagn. Med endret strategi vil vi kunne forebygge og unngå slike ishinner, sier Syver Øistuen.

Kjelkete med

Hvor glatt en norsk vinterveg kan være, er det Statens vegvesen som bestemmer. Men av og til er naturkraftene sterkere enn Vegvesenets vilje, og da kan det bli fryktelig glatt.

Knut Opeide

TRONDHEIM: Trafikantene klager på norske vinterveger som aldri før. Den utbredte misnøyen gjør at mange nå stiller spørsmål ved om vegene rett og slett er blitt glattere de siste årene. Det innebærer i så fall at det er noen som ikke gjør jobben sin.

Lynkurs i glatt veg

- Vi har ikke målinger som gir belegg for påstandene om at vintervegene generelt er blitt glattere. Det vi kan slå fast er at norsk glattis er nøyaktig like glatt nå som den alltid har

vært, sier vinterekspert Bård Nonstad ved Vegdirektoratets teknologiavdeling i Trondheim. Han mener likevel at endringer i klima kan ha gitt flere og lengre perioder med nullføre, noe som alltid gir vanskelige kjøreforhold.

» Det vi kan slå fast er at norsk glattis er nøyaktig like glatt nå som den alltid har vært

Sammen med kollega Kai Rune Lysbakken gir Nonstad Vegen og vi's lesere et lynkurs i glatte veger:

Ekstremt glatt

Tilstanden måles i form av en friksjonskoeffisient, som varierer fra opp til 1,0 på en god, tørr sommerveg til under 0,1 ved ekstremt glatte forhold.

- Det aller glatteste jeg har vært med på å måle, var en friksjonskoeffisient på 0,05. Det var på en parkeringsplass med våt is helt uten tekstur. Under slike forhold er det vanskelig å gå og nesten umulig å kjøre bil, selv på helt flat veg, forteller Nonstad.

Han serverer følgende enkle råd: Er det en issåle på vegen og det meldes regn, så blir det glatt. Under slike forhold kan entreprenørene også ha problemer med at sanden renner bort sammen med regnvannet.

Problemføre

Vegvesenets eksperter peker også på et annet problem: Veger som saltes skal i prinsippet være fri for

snø og is hele vinteren. Men hvis man får raskt temperaturfall etter et snøfall, kan det hende at saltet fryser til is på vegen før det har rukket å smelte bort all snøen. Da kan forholdene bli nokså utrivelige.

I tillegg har vi selvsagt problemet med regn som fryser til is på bakken og underkjølt regn.

- Dette er forhold som kan gi svært glatt veg. Dessuten kan slike fenomen oppstå svært brått og de kan være vanskelige å forutse, advarer ekspertene.

Bård Nonstad peker også på det faktum at Statens vegvesen nå tilbyr saltede veger nærmest uten snø og is hele vinteren: - Dette gjør at enkelte bilister blir litt bortskjemte og glemmer hvordan det er å kjøre på vinterføre. Men Statens vegvesen kan aldri vedta regler for friksjon som avskaffer lunefullt vintervær.

Barvegstrategi

På mange av landets viktigste vegstrekninger har Statens vegvesen bestemt at trafikantene skal tilbys bar veg hele vinteren.

Her brukes salt og andre kjemikalier for å holde vegen fri for snø og is. Etter et snøfall skal entreprenøren sørge for bar veg innen to timer hvis vegen trafikkeres av mer enn 5000 kjøretøy i døgnet. Der som meteorologiske varsler tyder på at friksjonen kan komme til å bli dårligere enn 0,4, skal entreprenøren starte preventiv salting.

Forskerne har funnet ut at det er mange forhold som gjør at også slike bare veger kan være mer eller mindre glatte. Når det først er kuldegrader, er det en generell regel at en bar veg er mindre glatt jo kaldere det er. Gammel asfalt er mer polert og gir dårligere friksjon enn et nyere vegdekke. Piggdekk hindrer polering. Det gjør at et vegdekke generelt er glattest sensommer og høst. I strøk med høy piggdekkandel kan vegene også ha generelt bedre friksjon.

Streng grensesetting

Ingenting er overlatt til tilfeldighetene når Statens vegvesen hever pekefingeren og truer entreprenørene med saftige bøter hvis vegene blir glattere enn tillatt.

Enhver riksveg har fast definerede grenser for hvor glatt det kan være. De viktigste vegene skal være snø- og isfrie hele vinteren, men på de aller fleste veger må trafikantene godta at vegen har normalt vinterføre. På godt norsk betyr det at vegen ikke skal bli så glatt at "normalt vinterut-

rustede kjøretøy hindres i å komme opp bakker etc." I Vegvesenets kontrakt med entreprenøren som drifter vegen, er kravene nøye definert og basert på konkrete friksjonsmålinger.

På alle stamveger som ikke saltes, skal det være strødd i svinger, bakker, kryss og steder med uoversiktlige avkjørsler innen én time når friksjonen blir lavere enn 0,3. På de minst trafikerte riksvegene kan det bli betydelig glattere før strøibilen har plikt til å rykke ut. Her skal de farligste partiene punktstrøes innen fire timer først når friksjonen er lavere enn 0,2. Og da er det glatt!

» Enkelte bilister blir litt bortskjemte og glemmer hvordan det er å kjøre på vinterføre

...d glatt vinterføre



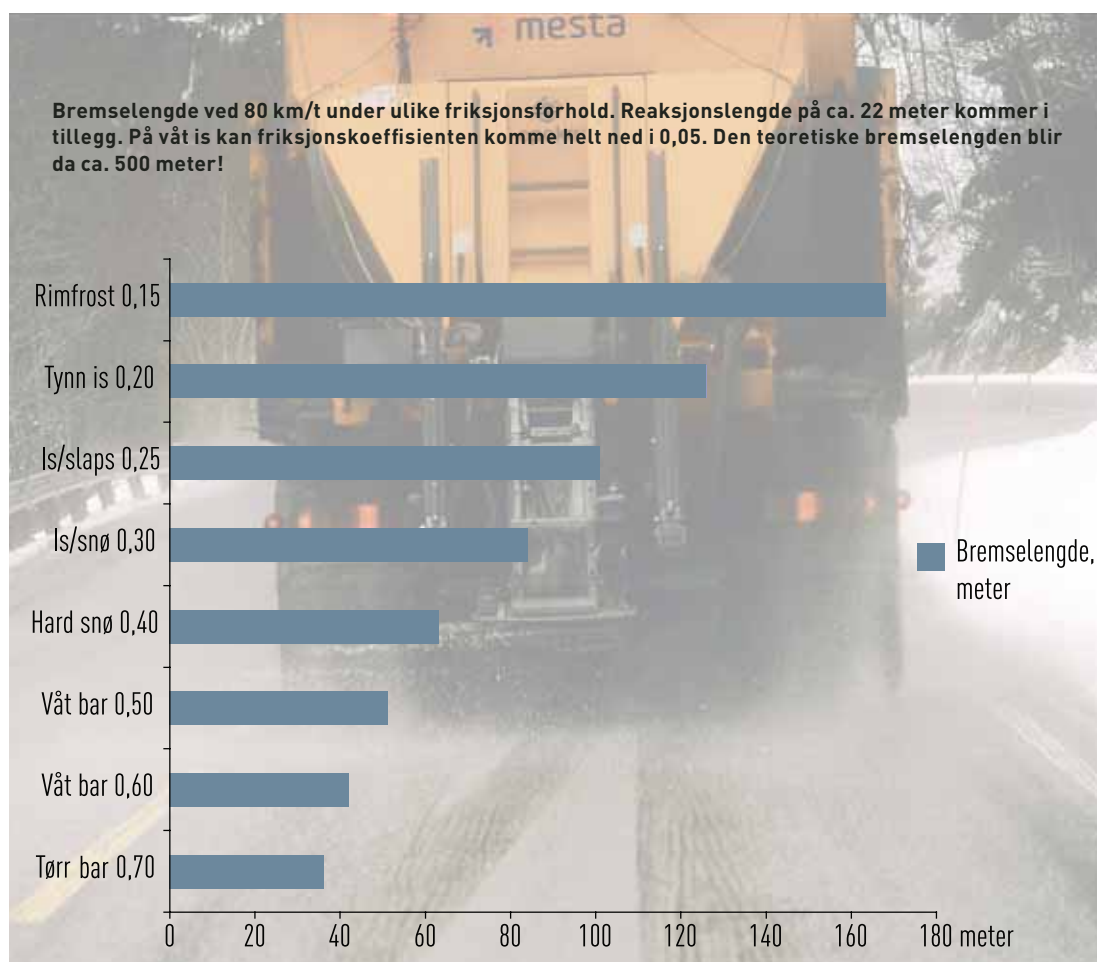
Vintereksperter: Vegdirektoratets Bård Nonstad og Kai Rune Lysbakken elsker snø og glatte bakker. (Foto: Knut Opeide)

Erotisk friksjon

Læren om vegers friksjon kan være både vakker og pirrende. I Vegvesenets interne rapport om friksjonsmålinger er fenomenet beskrevet slik:

”Når et legeme glir mot et annet legeme, opptrer det en kraft som arbeider mot bevegelsen: Gnidningskraft eller friksjonskraft. Friksjonen som oppstår når et legeme glir over en overflate kalles den kinetiske friksjonskraften ... En årsak til at vi får en friksjonskraft, er at ujevnheten i overflatene trenger ned i hverandre. Toppene på den harde overflaten trenger ned i søkkene i den myke overflaten.”

Det handler altså om bildekk og veg ...



Rekordmålinger

Aldri før har friksjonen på norske vinterveger blitt målt så grundig som i år.

Det er disse målingene som avgjør om strøbiler må ut på vegen med sand eller salt. Det finnes nå over 480 såkalte retardasjonsmålere spredt rundt i Statens vegvesen og blant entreprenørene som drifter vintervegene. Dette er enkle måleinstrumenter montert i vanlige biler som måler hvor glatt det er ved hjelp av bremseprøver. I tillegg finnes flere dusin større og mer avanserte målere som henger etter kjøretøyet og måler friksjonen kontinuerlig.

Og som om det ikke er nok: I hver region har Statens vegvesen en Roar-måler. Dette er avanserte målebiler spekket med elektronikk. Her samles enorme datamengder om tilstanden på vegnettet. Man kan også ta ut diagram som viser nøyaktig friksjon for hver tiende meter.

REPORTASJE

Kurset for ny læring

- Et slikt kurs burde alle ha, var gjenklagen etter at vegvesenstilsatte i Stor-Oslo med mange års kjørerfaring sist uke var på glattkjøringskurs.

Håkon Aurlien

EGGEMOEN: Som del av distriktets nullvisjonsarbeid har alle ansatte fått tilbud om å friske opp kjøreferdighetene på glattkjøringsbane. Kolleger fra trafikkstasjonene var instruktører, og deltakerne fikk testet sine egenskaper i bremsing, unnamanøver og svingkjøring i ulike hastigheter.

Kjenne ferdigheter

- Kjenner man sin egen bil og sine egne ferdigheter, da er man en sikrere sjåfør, påpekte faggrupeleder Stene Jakobsen ved trafikkstasjonen i Stor-Oslo da andre kurskveld ble igangsatt på Eggemoen.

Sammen med kollegene Tove Iversen og Bjørn Slettevold hadde han lagt opp til litt teori og mye praksis, der de enkelte fikk mulighet til å sette egne ferdigheter og egen bil på prøve. Det satte deltakerne pris på.

Lærte mye

- Dette har vært veldig lærerikt, for jeg fikk prøvd bilen og meg selv på en måte som jeg aldri hadde tort å gjøre før, sier Lillebill Marshall. Hun er arkitekt og vegplanlegger, og i egne øyne en litt engstelig sjåfør. Som forsiktig bilist hadde hun før kurskvelden aldri kjørt slik at ABS-systemet på bilen hadde slått inn.

- Jeg fikk lært betydningen av ABS-bremser. Nå vet jeg hvordan teknikken fungerer, og at det virkelig kan hjelpe meg i en vanskelig situasjon, forteller hun.

Deltakerne fikk også oppleve hvordan små endringer i hastighet fører til dramatiske endringer i bremselengde.

Storfornøyd

- Vi hadde nok ulike utgangspunkt, men ble ganske enige. Det var litt godt å få støtte for at det er helt OK å kjøre defensivt på glatt føre, sier Lillebill Marshall.

Bjørn Nyquist i strategistaben er



Rundtognndt: Å "snurre" på vinterføre gir nyttig læring, om den skjer på lukket område. (Foto: Håkon Aurlien)



Lærerikt: Nyttig gjenoppfrisking for (foran fra v.) Jan Erik Nordby, Lillebill Marshall, Hans Chr. Østrem, (midten fra v) Bjørn Nyquist, Wenche Nielsen og Ingrid Sørli, etter oppfriskingskurs med instruktørene Tove Iversen, Bjørn Slettevold og Stene Jakobsen (Foto: Håkon Aurlien).

storfornøyd.

- Jeg har lært veldig mye om bilen min, og ikke minst at alle elektroniske hjelpemidlene bare er nyttige inntil et visst punkt. Har du for stor fart og i tillegg ikke godt feste under bilen, hjelper det lite med ABS eller ESP, sier han etter å ha tillatt seg å kjøre over grensene og "snurre" opptil flere ganger på glattkjøringsbanen.

Hans Christian Østrem hadde før sesongen gått over til firehjuls-drevet bil, og hadde stor nytte av å oppleve hvordan den fungerer på glatt kjøre. Som informasjonsrådgiver vil han anbefale at alle tilsette i etaten får tilbud om glattkjøringskurs.

- Dermed kan de bli gode ambassadører for sikker trafikk, mener Hans Chr. Østrem.



Sikrere: -Kjenner man sin egen bil og sine egne ferdigheter, da er man en sikrere sjåfør, sier faggrupeleder Stene Jakobsen som sist uke "frisket opp" egne kollegers ferigheter på glatt føre. (Foto: Håkon Aurlien)

Rådyr algekamp

Den planlagte byggingen av to E16-bruer for å erstatte steinfyllingene ved Sundvollen i Hole seiler i utrygt farvann, fordi kostnadene blir nesten dobbelt så høye som først antatt.

Kjell Wold

HOLE: Det går fram av forslaget til reguleringsplan for prosjektet som nå legges fram for kommunen. Kostnadene ved å bygge to bruer på henholdsvis 180 og 120 meter var først beregnet til 100 millioner kroner. Nå er det bereg-

net å koste 180 millioner kroner. I tillegg til bygging av de to bruene skal vegen mellom Kroksund og Sundøya legges om og det skal mudres ut og deponeres 150 000 kubikkmeter muddermasser.

Bare ei bru?

Det er vertskommunene for Steinsfjorden og Tyrifjorden, Ringerike og Hole, som har fremmet denne saken overfor miljømyndighetene

De ønsker å redusere algeproblemen i en av Nord-Europas beste krepsefjorder ved økt vannutskifting mellom den og Tyrifjorden ved å mudre ned til tre meters dybde. Det kan best skje ved å

fjerne steinfyllingene som er lagt mellom Kroksund og Vik. Miljøtiltaket er tenkt påbegynt i 2008 og vil etter planen ta to år å gjennomføre. Men foreløpig er det bare gitt en ramme på 100 millioner kroner til tiltaket.

Dersom prosjektet ikke skulle få økte bevilgninger vil Statens vegvesen foreløpig ikke gi noen anbefaling om hvilken av de to planlagte bruene som bør bygges først.

Brunøtt: To bruer over Kroksund som ønskelig kan bli for dyrt. (Foto: Kjell Wold)



Vil du delta i debatten, send innlegg til vegenogvi@vegvesen.no

SI DIN MENING

Hanekleivtunnelen - antall trafikkdrepte i 2006

■ Første juledag 2007 skjedde det et ras i Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold. Ca. 200 kubikkmeter masse datt ned fra overliggende fjell. Ingen personer ble drept og ulykken er derfor å betrakte som en nestenulykke uten personskade. Dette er selvfølgelig viktig å følge opp nestenulykker slik at disse ikke utvikler seg til reelle ulykker på et senere tidspunkt. Denne nestenulykken har vært blåst stort opp i aviser og Tv med videre.

■ I Dagsrevyen 2. januar 2007 blev det opplyst at 242 personer var drept i vegtrafikkulykker i 2006. Kanskje betyr dette ikke så mye. Dette er ikke slått opp i avisene, så det er tydelig at et ras i Hanekleivtunnelen uten personskader er en mye viktigere nyhet

en at 242 personer ble drept i trafikken. Kan vi unngå trafikkdrepte? Neppe, men vi har kunnskaper nok til å redusere antall drepte og skadde i trafikken med 90 til 95 prosent. (Eksempel ny firefelts motorvei i Vestfold). Hvordan gjør vi det?

1: Lager vi god fysiske midtdeleere på alle våre større vegger, så vil ca. 50 prosent av ulykkene forsvinne. 2: Setter vi opp skikkelig vegrekkverk (gjærne vaierrekkverk som på E18 i nordre Vestfold) på alle steder hvor det er farligere å kjøre utfor vegen en å kjøre i rekkverket så vil ca. 30 prosent av ulykkene forsvinne. 3: Lager vi planfrie kryssinger mellom motorkjøretøyer så vil 10 prosent av ulykkene forsvinne. 4: Skiller vi motorvogntrafikk fra myke trafikanter med gode fysiske (helst helt adskilte

veger) skiller, så vi ca. 4 prosent av ulykkene forsvinne. 5: De ca. 5 prosent av ulykkene som blir igjen vil det være vanskelig å få bort på kort tid.

■ Vil du være med på å lage trafikksikre vegger, med god og rask fremkomlighet, eller vil du satse på mer politi, motivering med videre, 30 km/t i fartsgrenser og humper, så er det bare å fortsette i den gata vi er i nå og som vi har fulgt i 60 år. Resultatet er kjent. Kanskje litt nytenkning hadde vært bra. Kanskje er det mange som lever godt på trafikkkulykkene og som ikke ønsker at de skal gå ned? Kanskje de da vil de miste arbeidsplassene sine? Eksempler kan være forsikringsselskaper, politi med videre. Driver disse som lønnes via

ulykkesmilliardene lobbyvirksomhet imot endringer? De 28 milliarder kroner trafikkkulykkene koster etter Trygg Trafikks beregninger (for 2005 ikke mindre i 2006) gir som kjent mange arbeidsplasser. De ledige midlene ved 95 prosent nedgang i trafikkkulykkene kunne kanskje vært bedre anvendt ved å bygge nye 25 mil (ca. Sem - Kristiansand per år) med sikre firefelts motorveg?

■ I avisene står det at eksperter har uttalt at raset i Hanekleivtunnelen ikke skulle ha skjedd. De samme ekspertene har ikke uttalt seg om de som blev drept og skadd i veitrafikkulykker i 2006.



(Arkivfoto: Kjell Wold)

Audun Nordbotten

Kommentar til stamvegutredningene NTP 2010 - 19

■ Stamvegutredningene følger stort sett nåværende trase samtidig som bompengepotensial er lite vektlagt. Mange samfunnsnyttige alternativ av både lokal og/eller nasjonal interesse kan derfor være oversett. Meg bekjent er det ikke utført noen systematisk behandling av de alternativ som er utelukket. Jeg tror også energibruk og klimaproblematikk burde hatt større vekt. Sammen med lokalkunnskap i et nasjonalt perspektiv kan det lede til andre konklusjoner enn de som måtte ligge i kortene så langt.

■ Etter hvert som bompengendeelen øker i norsk vegfinansiering, ikke minst på stamvegene, har inntektsgrunnlaget blitt stadig mer avgjørende for hvor det bygges veg. Gjeldende praksis er at bompengeprojekter igangsettes etter lokale initiativ. I mange tilfelle vil dette dekke også nasjonale behov, fordi vi stort sett har etablert stamvegnettet ved å lenke sammen lokale hovedårer. Prinsippet har den svakhet at det kan utelukke planer der det nasjonale perspektivet er viktigere enn det lokale, dvs. på vegger som har liten trafikk i dag, eller som kanskje ikke engang eksisterer, men som kan ha et stort potensial for å redusere avstand mellom landsdeler eller regioner. Høy bompenginntekt (les: samfunnsnytte) fra et trafikkg grunnlag som på kort sikt er lite, men svært betalingsvillig, bortfaller til fordel for en lavere samlet inntekt fra en større lokal trafikstrøm. Det rimelig at lokale myndigheter har stor innflytelse når lokaltrafikken

betaler, men dagens system medfører at gjennomgangstrafikk og nasjonale hensyn lider.

■ Høy prioritering av trafikksikkerhet favoriserer eksisterende vegnett i sentrale strøk. Nye veglenker kan ofte gi minimal sikkerhetsgevinst i forhold til direkte trafikksikkerhetstiltak og ut fra målet om å redusere dødsulykker, vil særlig fergeavløsningsprosjekt bli lavt prioritert. Men miljøgevinsten kan være stor både ved innkorningsprosjekter og fergeavløsningsprosjekter. Mål for å redusere avstandskostnader mellom regioner og landsdeler er nettopp kommet inn i grunnlaget for nasjonal transportplan. Det lå ikke til grunn for de regionale stamvegutredningene. Heller ikke hensynet til vegtransportens energibruk var viktig, energi- og klimautfordringene har ikke hatt full aksept før nå i høst. Men nå er det blitt viktig å få fram at innkorting av avstand er vegsystemets hovedpotensial for redusert energibruk! Parolen har ofte vært at nye vegger gir økt trafikk (og energibruk), men dette påvirkes gjennom bompenger og grønnere bilavgifter, mens økende energipriser og vil gjøre sitt. Også reisemiddelvalget er blitt viktigere: vegsystemet kan gjennom ekspressbusser tilby det klart laveste energiforbruket i persontransport (bortsett fra sykkel og gange..) og høy fleksibilitet, mens reisetid, og frekvens styrkes i takt med bedre stamveger.

■ Ut fra det som er sagt ovenfor, har vi her i sør minst tre eksempler

som bør sees nærmere på:

E134 over Rauland har et stort potensial for å redusere avstanden mellom landets to mest folkerike områder: Østlandet sør for Oslo og Vestlandet sør for Bergen. Nye høyfjellstunneler er aktuelt, og mulighetene for en Jondalstunnel kan sammen med andre tiltak, herunder ny trase over Rauland, gi potensial for avstandsreduksjoner på 70 - 90km, noe som er formidabelt. **Fergeavløsning Horten-Moss** vil fjerne Oslofjorden som en stor avstandsbarriere. En tunnel på 1,5 mil vil gi tidsbesparelse på ca 30 minutter for 3500 biler i døgnet og enorme miljøgevinster: ca 15000 tonn reduksjon i CO₂-utslipp og ca 300 tonn reduksjon av NO_x-utslipp (Ca 5% reduksjon av landets samlede NO_x-utslipp fra ferger!). Tunnelen kan bli bortimot selvfinansierende.

E18, avlastningsveg med fjordkryssing Solum - Rugtvedt Potensialet er 6-10 km redusert avstand mellom Østlandet og Sørlandet, med tilhørende reduksjon i energibruk og utslipp. En økonomisk forutsetning vil antakelig være at utbygging til 4 felt utsettes i et lengre tidsrom både over Eidangerhalvøya og i den nye parsellen. For gjennomgangstrafikken på E18 forbi Grenland vil en 3 felts veg på en drøy mil være langt mer attraktiv enn en 4 felts strekning på nærmere to mil.

Med hilsen
Karl Sigurd Fredriksen

Unødvendig piggdekkbruk

■ Så er det vinter igjen, og piggdekkene sørger for enda dypere hjulspor i asfaltdekkene. Ille har det vært lenge og verre blir det år for år. Offentlige myndigheter viser liten vilje til å ta kostnadene med å hindre forfallet, langt mindre å redusere det.

■ Egentlig er det et selvforskyldt problem. Størstedelen av befolkningen hadde klart seg like godt med gode vinterdekk uten pigger. Selv har jeg kjørt piggfritt i snart 13 år nå og har ikke hatt problemer verken med sikkerheten eller med fremkommeligheten, iallfall ikke større problemer enn jeg i alle tilfelle ville hatt med piggdekk. Vil ikke bestride at det kan være situasjoner der piggdekk gir bedre veggrep enn vinterdekk uten pigger, men det er også foreforhold der situasjonen er stikk motsatt. Og i alle tilfelle går det an å kjøre "etter forholdene" når man kjører piggfritt også, det viser seg ofte at de med piggdekk ikke gjør det!

■ Hva er så ulempene med at de fleste kjører med piggdekk? Jeg har nevnt hjulsporene som blir verre år for år, mange steder kan de karakteriseres som grøfter som ved nedbør blir små bekker. Man behøver ikke å overskride fartsgrensene for å oppleve vannplaning, det er både en meget ubehagelig og farlig situasjon. Hva med trafikksikkerhetsgevinsten med piggdekkene da? Det er heller ikke særlig trivelig å gå langs vegene å få vannspruten over seg av forbi kjørende biler. Jeg

bor i Molde og kan ofte konstatere at lokalavisen har leserinnlegg som setter spørsmål ved piggdekkbruken, også fra mennesker som har allergiplager av asfaltstøvet. Jeg selv vil også føye til ulempene med at dette støvet dekker til vegbaneoppmerkingen og etter hvert fyller grøfter, kummer og rør. Og hva med ulempene av høyere støynivå som følge av piggdekkene.

■ Vi er midt inne i en vintersesong som iallfall i mitt hjemfylke hittil har vist mange varmegrader de fleste dagene og som også har vært snøfattig over hele landet. Skal vi tro på "værprofetene" kan vi vente oss enda mildere vintrer heretter. Men til vanlig blir det glatt på vegene en gang ut i oktober som følge av litt snø eller det er fuktighet som fryser til is på vegbanen. Så kommer piggdekkene på og der blir de til våren er kommet selv om det har vært få dager med vinterføre på vegen.

■ I sum synes jeg det ikke kan være tvil om at ulempene med piggdekkbruken etter hvert er blitt så store at noe må gjøres, enten forby piggdekkene for de fleste eller å innføre høye avgifter for å redusere bruken av piggdekk. Det er ikke bare i Oslo eller i andre befolkningsrike byområder dette er et problem. Blir det arbeidet med denne saken i Vegdirektoratet? Jeg imøteser et svar!

Med hilsen
Paul Bølset

Samferdselsministerens 0 - visjon

■ I forbindelse med en markering av Øvre Buskerud sine trafikkkofre i 2006 uttalte samferdselsministeren til NRK at regjeringen skal satse enda mer på forebyggende tiltak mot trafikkkulykker. Dette i form av bl.a. økte ressurser til trafikkopplering og holdningskampanjer mot rusmisbruk. Derimot nevnte hun ikke med ett ord økt bruk av midtskinner på de mest ulykkesbelastede stamveiene. Sannsynligheten for å bli truffet av kjøretøy fra motgående kjørefelt av en ruspåvirket sjåfør, en sovnet sjåfør, en uoppmerksom sjåfør etc. er mye, mye større på en høyt trafikert stamvei enn en lav trafikert lokalvei.

■ Kanskje hennes manglende svar

var fordi Vegdirektoratet nå ser at det ikke er så enkelt allikevel å bygge ut to-felts veier med midtrabatt. Veier med midtrabatter krever lange forbikjøringsfelter. Dermed forsvant 0 visjonen. Hadde samferdselsministeren hatt noen visjoner overhodet innen området hadde hun presset på slik at fremtidige transportplaner kunne inneholdt en betydelig satsing på utbygging av trafikksikre firefelts motorveier på våre mest trafikkbilastede stamveier. Med tilførselsveier vil motorveier mellom regioner ta unna en stor andel av person-, gods- og tjenestetraffikk og gi videre store miljø- og tidsgevinster samt avlaste sekundær veinettet. I tillegg kan et motorveinett fungere som tilførsels-

veier til ett evt. høyhastighetsnett for jernbane. I Spania og andre sammenliknbare land er det parallell utbygging motorvei og jernbane.

■ Attpåtil er det jo bilistene gjennom bompenger som betaler motorveitbygginger, som den siste utbyggingen i Vestfold som er 100 prosent bompengefinansiert. Dette til tross for at Samferdselsministeren fortalte at dette ville bli en parsell som hadde meget stor samfunnsnytte og ville gi en stor ulykkesreduksjon. På et folkemøte i Atrå i Tinn 11. januar i Telemark uttalte samferdselsministeren til NRK at staten fremdeles skulle stille opp på de deler av veinettet hvor det ikke var mulig med bompenge-

finansiering. Hun var videre glad for alle lokale konstruktive innspill til arbeidet med Nasjonalt Transportplan.

■ Lokale innspill til stamveitraseer og utbygging er viktig. Men når lokale innspill og tilslutning til bompengefinansiering av stamveier tilnærmet er styrende for utbyggingstakten, følger samferdselsministeren opp i god norsk historisk stykkevis og delt vei ut-utbygging. Regjeringen har jo avblåst videre OPS - utbygginger, den eneste utbyggingformen som har klart å bygge ut lange strekninger på kort tid i Norge. Jfr. 38 km motorvei utbygging Kristiansand - Grimstad fra 2006 til 2009, mot 8 km Langåker

- Bommestad fra 2006 til 2009. Avblåsningen må vel være samferdselsministerens bidrag til 0-visjonen.

Leif Kåre Spartveit

Refleksvest

■ Foreslår at Vegdirektoratet deler ut gratis refleksvest til vegpensjonistene. Vi har da et tidligere forhold til vegvesenet som er verdt å ta vare på og da kunne dette være en liten påminnelse.

Hilsen Roald Svendsen
vegpenjonist

REPORTASJE



Tusenfryd: Ari Ashtari er deltaker nr. 1 000 på HMS-kursene for byggherrepersonell i Statens vegvesen. (Foto: Geir Brekke)

Byggherre nummer tusen

Møt deltaker nr. 1 000 på Statens vegvesens HMS-kurs for byggherrepersonell, Ali Ashtari fra Arendal.

Geir Brekke

BERGEN: Ari var en av 46 deltakere som jobbet seg gjennom både helse, miljø og sikkerhet to dager til ende vestafjells på siste samlingen. Han er 22 år og nesten nyutklekket ingeniør fra konstruksjonslinjen ved Høyskolen i Agder. Ari har altså valgt Statens vegvesen som arbeidsplass etter fullført høyskoleutdanning, og har nå jobbet i etaten i seks måneder.

- Jeg er tilknyttet den regionale veg- og trafikkstaben ved regionvegkontoret i Arendal, og har oppgaver med funksjonskontrakter for drift og vedlikehold, sier Ari til Vegen og vi - en pakke god konfekt rikere etter at han ble heiet inn som påmeldte deltaker nummer ett tusen på disse landsomfattende kursene.

De fleste deltakerne er relativt nyansatt, men Vegen og vi registrerte også flere godt voksne deltakere med lang fartstid i etaten. Noen har også prøvd seg i entreprenørbransjen etter omorganiseringen, men klokkelig nok vendt tilbake til faderhuset i god tid til å rekke denne viktige oppdateringen på HMS-kunnskapene.

Milepelen i Bergen forteller altså at over femteparten av de ansatte i Statens vegvesen for tiden er knyttet til byggherre-oppgaver.

Pensjonsreform

Pensjonistane frå Statens vegvesen har no fått ein ekstra bonus som dei tilsette manglar. Dei som har lagt ein lang arbeidsdag i etaten kan no også leige bedriftshyttene som Mesta har overteke. I tillegg kan pensjonistane sjølvstekt framleis leige hyttene til Vegvesenet.

Samisk i førerkortet

Den samiske teksten 'Dolos muittut' avløser snart Ivar Aasens 'Mellom bakkar og berg' i norske førerkort.

Giselle Jensen

TROMSØ: Tar du lappen til sommeren, får du den samiske sangteksten "Barndomsminner" i førerkortet.

Læreren og sangeren Irene Pettersen er opphavskvinne til teksten som fra sommeren 2007 inngår som en del av sikkerhetselementene i førerkortene. Teksten i mikroskrift finnes på råkortet og blir vanskelig å få øye på, men med lupe og litt tålmodighet er det mulig.

Den samiske teksten skal inngå i førerkortet den neste fire års perioden og vil prege omkring 900 000 førerkort.

En ære

- Teksten er min aller første, jeg skrev den til vår tredje LP. At jeg tar over etter Ivar Aasen er helt utrolig og en stor ære, smiler Pettersen.

Hun ble landskjent som medlem av gruppen "Tanabreddens ungdom" på 70-tallet. De ga ut tre plater med samisk musikk og joik og turnerte land og strand rundt, både i Norge, Sverige og Finland. Nå er hun i gang med ny innspilling med nytt band, der hun blant annet fremfører en joik hun har skrevet til sin mor, til reaggæ musikk.

Fra nynorsk til samisk

Endringen av teksten kommer i forbindelse med at Statens vegvesen må bytte produsert for førerkortene.

- Da vi startet produksjon av dagens førerkort i 1998 ble det kjent at vi hadde lagt 'Mellom bakkar og berg' og en tekst fra Håvamål inn i førerkortet. Sameetinget tok kontakt og etterlyste samisk tekst i førerkortet, forteller Dagfinn Mo i Vegdirektoratet. Dermed var det duket for tekstendring i forbindelse med omlegging av produksjonen.

- Vi kontaktet Sameetinget og



Stolt: Dikter, sanger og lærer Irene Pettersen er vant med rampelyset. Hun hadde likevel aldri ventet at hennes tekst skulle bli en del av livet hos så mange landsmenn. (Foto: Giselle Jensen)

ba om en anbefaling til tekst for førerkortet, av fire forslag valgte vi Irene Pettersens tekst om gode barndomsminner, opplyser Mo.

Den samiske teksten, skrevet av Irene Pettersen.

Dolos muittut!

1)
Männävuoda dolos muittut
heavväs äiggit dat leamašan
Heargevǎrrái guoras spännjain
männäjoavku manaimet

Refr:
Geahppa mielain rukses rierrain
riegadeimmet bälgäid miel'
Männäčorra smávva lävksiin
járrolagaid jodtimet

Fikk høre sannheten

- Jasså, det var nytt for meg. Slik lød standardreplikken da flere tusen ungdommer fikk et forbauset glimt av Statens vegvesen på årets utdanningsmesse i Trondheim.

Knut Opeide

TRONDHEIM: - Vi trenger tusen nye hoder til jobben med å forme samfunnet, var budskapet til ungdommene.

- Mange hadde ingen peiling på Statens vegvesen og ble både nysgjerrige og begeistret da de fikk høre sannheten om oss, sier Mattis Myhre, en av dem som frontet Vegvesenet på den store messa "Utdanning og yrke 2007". Han forteller om mange misforståelser om Veg-

vesenet og at mange fikk aha-opplevelser da de fikk høre hvor mye forskjellig etaten stiller med.

- Spesielt ble mange overrasket over at så mange hos oss jobber med å løse miljøproblemer og at vi trenger eksperter innen mange andre fag enn vegbygging, sier Mattis, som selv er helt fersk i Vegvesenet. Han var ferdig på NTNU i fjor, og startet i høst som trainee i Region midt.

Omtrent alt som finnes av universitet og høyskoler var tungt representert på messa. Men Statens vegvesen var nesten eneste bedrift som hadde funnet denne enestående arenaen til å misjonere for sine fag.

- Dette er langsiktig markedsføring som er gull verdt, smiler Mattis før han kaster seg over et nytt offer.



Sjarmør: Mattis Myhre fortalte ungdommene sannheten om Statens vegvesen. (Foto: Knut Opeide)

TEMPEN PÅ TAMPEN

NAVN: Bjarte Skaugset ■ **ALDER:** 37 ■ **STILLING:** Informasjonsrådgiver
 ■ **BOSTED:** Bærum ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn
 ■ **AKTUELL SOM:** Leder for bilbeltekampanjen

Bilbeltebossen

Bjarte Skaugset vasser i manus fra ungdom som vil lage reklamefilm for bilbelte. Og bilbelteskiltene blir sendt til land i øst og vest. Ikke rart han er fornøyd om dagen.

Henriette Erken Busterud

- Da jeg tok lappen husker jeg sjåførlæreren min sa at han ikke ville lese om oss i avisa etterpå. En måned senere kjørte jeg og en kamerat rett inn i en fjellvegg. Bilen ble totalvrak. Vi ble reddet av bilbeltet, forteller Bjarte Skaugset. I ettertid har han vært mer bundet til bilbelte enn andre – som leder for bilbeltekampanjer.

Bedre enn før

Skaugset er også mer enn middels bilinteressert. I sine yngre dager cruiset han rundt i Corvette Cabriolet på mørekysten og var drosjesjåfør på si. I 1993 parkerte den nyutdannede informasjonsrådgiveren ved Sogn og Fjordane vegkontor.

- Det var godt å ha NAFs veibok når en skulle finne fram til Hermansverk, humrer Skaugset. - Det var fint å være i Sogn i ei tid med mange store prosjekt.

To år senere kjørte han til Vegdirektoratet, og siden har det vært full fart – mest med kampanjer.

- I starten hadde vi for mange budskap og små budsjetter. Nå har vi fått bra rammer og fokuserer på det som er viktigst for å redusere antall drepte og varig skadde. Som at nesten halvparten av dem som ble drept i bilulykker i 2005 ikke brukte bilbelte. Det som er unikt for oss er at vi har et samspill av mange virkemidler som ikke andre har. Vi kan gjøre tiltak langs vegnettet, ha kontrollør og kampanjer og bruke trafikkstasjoner: Det er den store innsatsen rundt om i landet som gjør at vi lykkes, understreker Skaugset.

Ekspertartikkel

I 2003 dukket det opp bilder langs vegen som sa mer enn tusen bilbelteord. Statens vegvesen har fått honnør fra bilister som sier de blir minnet om å bruke belte når de passerer bilbelteskiltene.

- Nå har vi sendt skiltet til Russland, Island, Tyskland og USA. Til våren dukker de opp i Danmark. Vi hadde en test i forkant der folk mente vi burde satse på følelser i stedet for å kjede dem med statistikk og pekefinger. Det viste seg å bli en fulltreffer, sier Skaugset på en egenartet dialekt han har fått etter å ha bodd i Harstad, Ålesund, Lødingen, Sandane, Volda, Leikanger og Oslo. Den er muligens også litt influert av kona fra Arendal.

Filmkonkurranse

Nå retter Statens vegvesen blikket mot ungdommen – de som er mest utsatt for ulykker og som er dårligst til å bruke belte. De mellom 16 og 24 år kan delta i konkurranse om å lage den beste reklamefilmen for bilbelte.

- Vi vil ta målgruppa mer på alvor, noe som egentlig er grunnleggende i all kommunikasjon. Ungdommen skal selv stemme fram den beste filmen, og vinneren vil få produsert sin reklamefilm ved hjelp av regissør Roar Uthaug. Så vidt jeg vet er det ingen andre som har gjort noe lignende i den skalaen som vi gjør, så dette blir spennende. Foreløpig er det kommet inn mer enn femten hundre forslag, men leveringsfristen er i dag, 1. februar.

- Jeg er sikker på at det ligger noen gullkorn der som kan påvirke de som ikke alltid bruker bilbelte, sier Skaugset.

Mye i media

Skaugset blir ofte intervjuet i forbindelse med kampanjer. Senest forrige uke var han på Dagsrevyen.

- Her forleden ble jeg også intervjuet på radio om hva som er vitsen med å drive med dette – om ikke alle bruker bilbelte? Da stilte jeg spørsmål tilbake: Om journalisten brukte bilbelte sist hun satt i baksetet i en drosje. Da ble det stille...

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

Kanskje fordi vi i Statens vegvesen og trafikantene ser på drepte og skadde som statistikk, og ikke som en tragedie for dem som rammes: En forstår ikke alvoret før en rammes selv.

Hva bør Statens vegvesen gjøre for å bli enda bedre på publikumsservice?

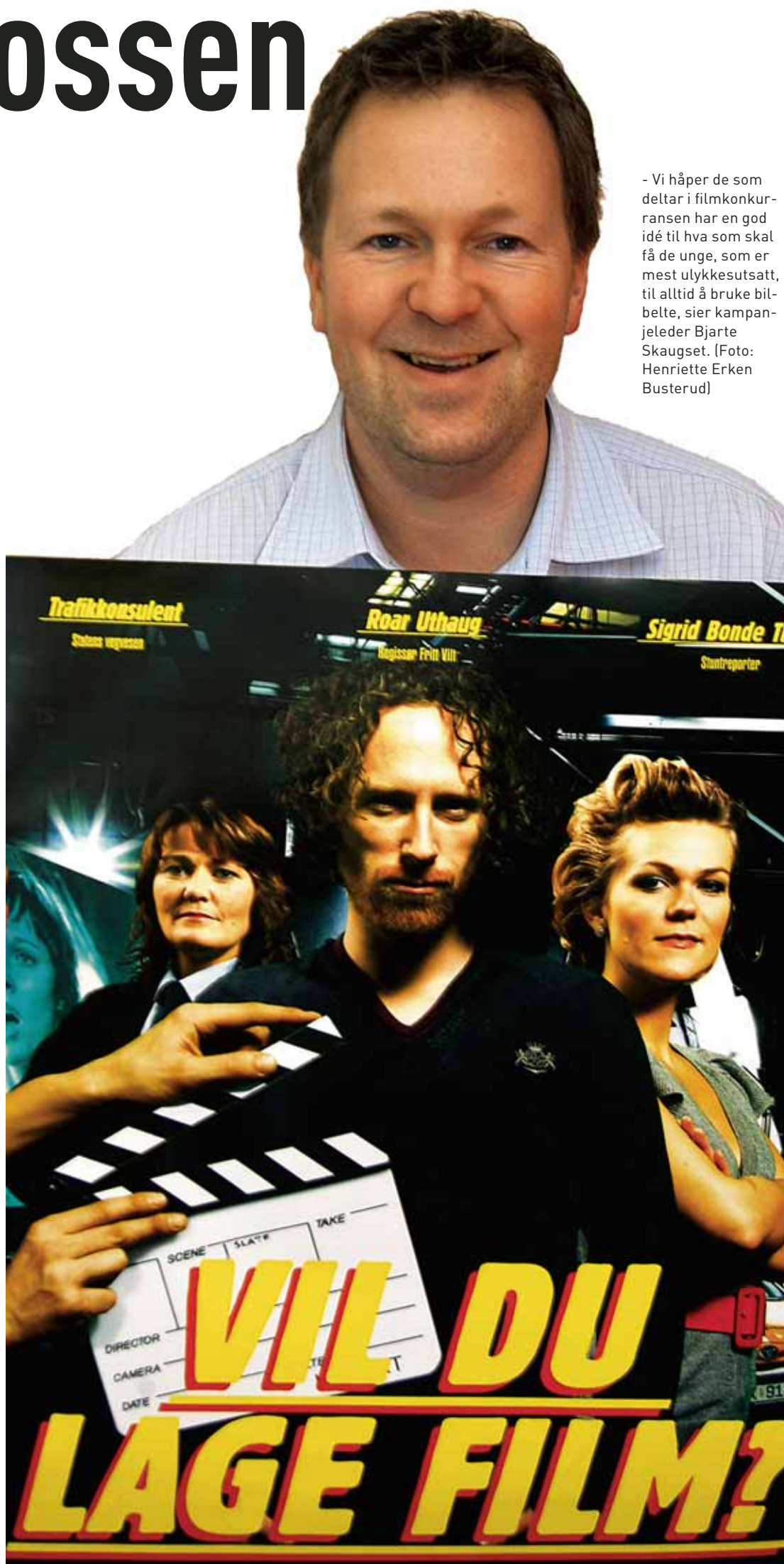
Vi må være tilgjengelige og lydhøre for innspill og samtidig gi informasjon på mottakers premisser.

Hva ville du gjøre hvis du var vegdirektør for en dag?

Jeg ville utfordret de ansatte til å bruke enda mer tid på hva nullvisjonen betyr for oss som transportetat.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

Jeg ville økt bilbeltegebyret betydelig. 750 kroner er altfor billig i dag.



- Vi håper de som deltar i filmkonkurransen har en god idé til hva som skal få de unge, som er mest ulykkesutsatt, til alltid å bruke bilbelte, sier kampanjeleder Bjarte Skaugset. (Foto: Henriette Erken Busterud)

LØSGRUS

HVA SKJER?

1. FEBRUAR/TINN-HJARTDAL (TELEMARK) ■

Vinteråpning fv. 651 Tuddal-Rjukan (10.00-18.00)

1. FEBRUAR/HELE LANDET ■

Frist for å sende inn manus til Vegvesenets nye bilbeltefilm

13. FEBRUAR/FORNEBU ■

ITS-konferansen 2007

20. FEBRUAR/SARPSBORG ■

Åpning av Hafslund trafikkstasjon

23. FEBRUAR/GARDERMOEN ■

Seminar: Klimaendringer – skred og flom på vegnettet

1. MARS/HELE LANDET ■

Påbud om refleksvest i bil innføres

1. MARS/HELE LANDET ■

Utskiftingen av AutoPASS-brikker starter

3. - 5. MARS/SISIMUT, GRØNLAND ■

Internasjonal konferanse om arktiske vegeer

14.-15. MARS/NARVIK ■

Rallardagene

Vet du om noe som skal skje? Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no

I BAKSPEILET

Tikkende snøbombere

Forskningen gjør store framskritt på en rekke felt. Og den teknologiske utviklingen går stadig fortere og fortere på mange områder. Men for meteorologer og bilister i Norge blir det nok ennå en god stund til det vil drysse ferdigmåket snø ned på det norske vegnettet. Overraskende mange vegfarende viser likevel den samme forbauselse og hjelpeløshet hver eneste vinter når den første snøen daler ned i skjul.

Flere dødsulykker i mitt trafikk-belastede hjemfylke sent i fjor høst skjedde blant annet med kjøretøy som fortsatt var skodd for sommerføre. Etter den vanlig sytingen over det siste snøfallet på Østlandet nå i slutten av januar, har mange bilister heller ikke oppdaget at mye av snøen også har landet på taket på biler som ikke bor innomhus om natten. Og for en god del sjåfører har snøen fortsatt blitt liggende på taket av disse kjøredonningene nå snart to uker etter det meget overraskende snøfallet midtvinters i tropiske Norge.

Det mange av disse snøfrakterne slett ikke er klar over er at de kjører rundt med tikkende snøbomber over issen. Varmen fra biltaket gjør det nederste snølaget på taket til hardpakket is. Og streng kulde og vind pakker resten av snøen til en god og tung snøkanon. Arrogant og uvitende kjører disse sjåførene rundt og skaper fare for mange andre i trafikken. Jeg har forsøkt med "tut-tut" og "blink-blink" og en forsiktig pekefinger når vi har fått øyekontakt gjennom isete frontruter. Jeg aner ikke

om noen har fattet poenget eller stoppet og kikket.

Skilt om dette fins vel heller ikke? Det er en mager trøst å håpe at fru Fortuna står oss bilister bi når disse snøfonnene omsider løsner i en sving, i et kryss eller ved en bråstopp. Da er det bare å holde seg langt unna og håpe på bedre vær.

God snøvinter!

kjellw

STEDET

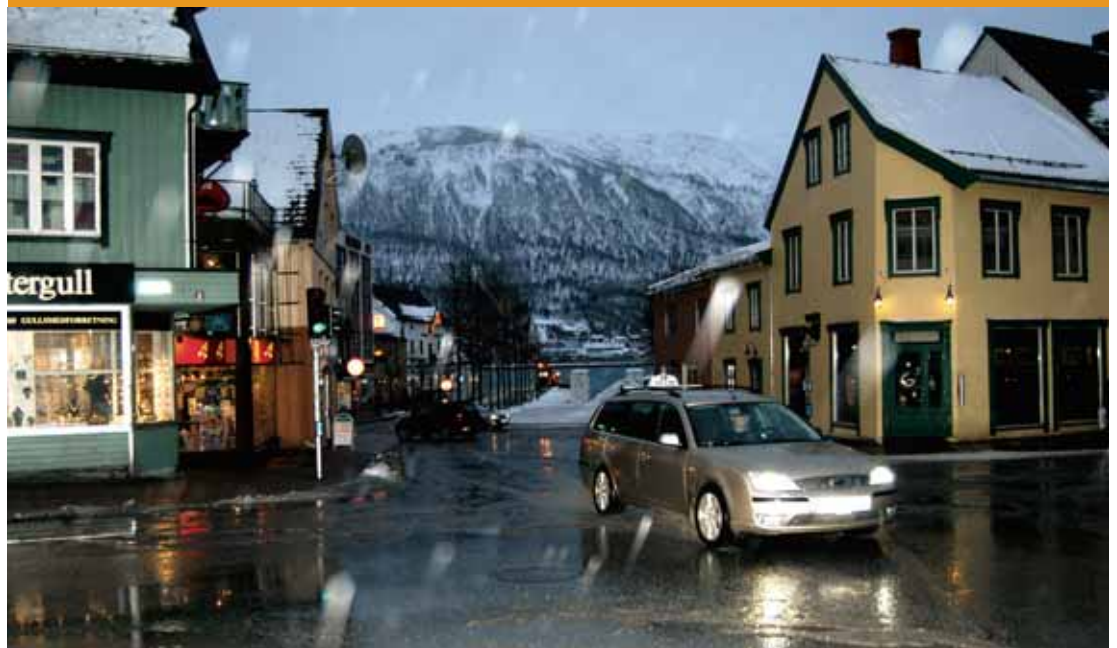


Ethvert sentrum har et torg og i Hurdal har man like godt kalt sentrum for Torget. Torget ligger pent i nordenden av Hur-

dalsjøen, og huser bl.a krysset mellom rv. 120 og rv. 180. (Foto: Håkon Aurlien)

NORGE I DAG

Etter flere runder med tette snøbyger kom mildvær og regn til Tromsø. Ishavsbyen hadde lite annet en speilblank holke å vise fram i sentrumsgatene. (Foto: Giselle Jensen)



LØST OG FAST

Ord for dagen:

"Å ta grep"
Statens vegvesen har fra gammelt av bestått av handlekraftige menn som kunne "ta grep" når situasjonen krevde det. Før i tiden kalte man også en spade for en spade, og ikke "manuelt graveredskap". Men i 2007 ser det ut til at grepene som tas i Vegvesenet er blitt litt rare. Nå snakker og skriver etatsens ledere om å "ta et langsiktig grep" og å "ta klare grep". Da er det vel heller ikke lenge før uttrykket "å ta et fortløpende grep" dukker opp ...



Fårbilledlig

Fårbilledlig skilting ved fv. 561 på Mosterøy i Rogaland. (Foto: Per T. Terjesen)

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Kråkekrigen

- Kråker er ikke ålreite dyr, og det er en skam å kalle Vegvesenets flotte logo for "kråka". Det skrev Vegdirektoratets Arnulf Ingulstad i et engasjert leserinnlegg i Vegen og vi nr. 1 1987. - Jeg har lenge ergrert meg over at mange bruker et sånt

negativt ladet ord om vårt fine varemerke. Jeg ser heller for meg en kraftfull ørn, om vi skal sette navn på logoen, skrev han.

Denne ytringen førte til en strøm av hissige debattinnlegg utover vinteren. Vegen og vi utlovet dusør for forslag til nye klengenavn. Men selv i dag, 20 år etter, lever kråkenavnet i beste velgående.

UNORMALER

59



Nytt fareskilt: Fare for glatt og dårlig brøytet veg? (Foto: Knut Opeide)

Uskyldshvit

Slike skilt er nesten som et kunstverk: Man kan tolke det som man selv vil. Ingen kan vite at dette uskyldshvite skiltet på E39 ved Vinjefjorden på Nordmøre egentlig varsler at fartsgrensen brått endres fra 80 til 60 km/t.

Vegen og vi's unormale jury opplyser at entreprenørene som drifter vintervegene har en frist på 24 timer til å rengjøre trafikkskiltene etter et snøfall. - Har det nylig snødd, er slike skilt derfor ikke noe brudd på Vegvesenets normaler, slår juryen fast.

- Vi håper Vegvesenets jurister kan gi klart svar på hvilken fartsgrense som egentlig gjelder mens et slikt skilt er helt nedsnødd, sier juryen, som lanserer en helt ny måte å tolke slike skilt på:

- Trafikantene kan ikke vite hva Vegvesenet prøver å fortelle når skiltet er nedsnødd, men ethvert nedsnødd skilt er i seg selv å betrakte som et fareskilt og et kraftig varsku til de vegfarende om at de nå befinner seg i et område hvor entreprenøren er litt "på hæla". Sjansen er derfor stor for at det heller ikke er brøytet og strødd på strekningen.