



Statens vegvesen

Vegenogvi

Nr. 14/09 • 17. desember • 8. årgang

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE/NOREG
Returadresse:
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

A-PRIORITET

TRAFIKKSIKKERHET

Trond Åge Langeland fra Rogaland har skrevet doktoravhandling på nullvisjonen.

SIDE 8

MILJØ:

Sandefjord er mer enn hvalfangerby. Den er også ideell for sykkeltrafikk.

SIDE 18

NASJONALE TURISTVEGER:

Utstillingen har gått, og skal gå, verden rundt. Internasjonale turistveger, altså.

SIDE 20

Godt valg

LEDER SIDE 2



Ny bremseoppfinnelse

SIDE 12



2010 i sIKTe

SIDE 21

Får pepper for salting

SIDE 6

BILDEKAVALKADE:

Året som har gått

SIDE 13-15



Bombrikkens mulighet

SIDE 25

TRE SENTRALE PERSONER OM 2010:



Mer konkurranse

Gunnar Eiterjord, Rogaland



Mer politisk styring

Gro R. Solberg, Buskerud



Positivt og krevende

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

SIDE 2, 5 OG 27

DAGSORDEN

Godt valg

LEDER

Mark S. Berger

■ ”Hver gang jeg forandrer noe kjenner jeg dødelig angst”
Odd Nerdrum

■ Jeg tror det kan være en fordel at Statens vegvesen ikke er besatt av tilsatte med sarte kunstnersjeler. Da ville trolig dødsangsten sittet som en vond klump i organisasjonens indre. For forandring har det vært, og forandring skal det bli.

■ Slik det oppleves fra denne redaksjonen, er det, takk og lov, ikke dødsangst som preger etaten ved slutten av 2009. Tvert om virker det som om organisasjonen preges av en positiv nerve. Ved inngangen til 2010 står vi foran et sceneskifte. Vi har snakket om det, vi har modellert det, vi har øvd på det. Men vi har ennå ikke spilt de nye rollene våre foran et kritisk publikum som har store krav og forventninger til Forvaltningsreformen. Internt er rollene fordelt, og snart er alle besatt, i en ny organisasjon tilpasset reformen. Nervene mange nå kjenner på er forhåpentligvis av den skjerpene sorten, den typen nerver vi trenger for å prestere.

■ Likevel: Vi skal ikke underkjenne at noen synes forandring generelt er vanskelig. Og kanskje denne endringen oppleves spesielt krevende. I møte med slike følelser er det viktig å minne seg selv på at dette er en fullstendig menneskelig reaksjon, en reaksjon vi alle fra tid til annen kan kjenne oss igjen i. Det hviler naturlig nok et stort ansvar på ledelsen å sørge for at alle ansatte opplever forandringen som en mulighet, og ikke som en trussel. Det vil åpne seg store muligheter for å bidra til å fylle vårt store ansvar som en av landets viktigste samfunnsaktører. Samtidig vil det åpenbare seg muligheter for utvikling og læring for den enkelte.

■ Det de aller fleste vil sette pris på i det krevende året vi har foran oss, er det gode samværet med gode kolleger. Omsorg, omtanke, forståelse, støtte og anerkjennelse til og fra hverandre er en ubetalelig verdi for hver enkelt av oss. I tiden som kommer må vi ikke glemme det. Vi må ikke glemme å minne hverandre om at det alltid finnes valg. Vi kan velge å se mulighetene, vi kan velge å ikke legge for mye vekt på truslene. Å si det, å skrive det, det er ikke all verdens vanskelig. Men å gjøre det? Det er slett ikke alltid bare enkelt. Derfor kan det noen ganger være veldig nyttig med litt hjelp, en påminning, et annet perspektiv. Den verdien hver enkelt av oss er, for oss selv og for hverandre, vil være en nyttig ballast å ha med seg inn i den nye hverdagen.

■ Med oss på vegen kan vi ha den britiske forfatteren Evelyn Waugh's ord: ”Forandring er da det eneste tegn på at man er levende”.

God jul. Godt nytt år. Godt valg.



Foto: Knut Oppeide

VEGDIREKTØRENS SPALTE

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør

Gjennom godt samarbeid med fylkeskommunene så langt, føler jeg vi er rimelig godt forberedt på overgangen fra nyttår

2010 blir positivt. Og krevende

Høy aktivitet har preget 2009. Finanskrisen høsten 2008 – som var bakgrunnen for Regjeringens tiltakspakke i januar 2009, kombinert med et relativt ekspansivt statsbudsjett for 2009, ga grunnlaget for en svært høy aktivitet i Statens vegvesen gjennom året vi nå legger bak oss. Samtidig har vi arbeidet hardt med omorganiseringsprosjektet SVV 2010 og forberedelsene til forvaltningsreformen.

”Det lukter asfalt over hele landet” ble det sagt i sommer. Tiltakspakka ga rekordhøy asfaltlegging. Det er god grunn til å skryte av alle de i vegvesenet som la grunnlaget og fulgte opp – som virkelig la breidsida til for at tiltakspakka kunne komme ut på vegen, både i form av asfalt og svært mange andre tiltak. Jeg vil dessuten benytte anledningen til å gi også bransjen velfortjent ros for strålende innsats.

Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 ble lagt fram i mars 2009. Også i denne planen legges det opp til en høy aktivitet. Store oppgaver for etaten på alle områder. Arbeidet med planen har vært krevende og omfattende både i vår organisasjon og i departementet. Det er mange som fortjener gode ord for arbeidet med planen – når nå arbeidet med neste plan allerede er startet opp. Samtidig er det avgjørende at vi innretter oss slik at vi nå kan gå i gang med å virkelig gjøre transportplanens målsettinger.

Fra mai 2008 har vi arbeidet med omorganiseringen av Statens vegvesen – SVV 2010. Endringene skal som kjent skje fra 1.1.2010. SVV 2010 har involvert svært mange ansatte. Jeg håper og tror at det har gitt et solid grunnlag for ny organisering der roller og ansvar blir enda klarere, og en organisasjon som er innrettet for å håndtere alle etatens utfordringer. Det blir spennende å se hvor godt vi lykkes. Vi har organisasjonsstrukturen på plass. Nå skal formene fylles med mennesker, oppgaver og roller, og mye vil avhenge av vårt videre arbeid med å bygge videre på bedriftskulturen og utvikle godt lederskap.

Forvaltningsreformen gir store forandringer for Statens vegvesen fra neste år. I for-

rige utgave av Vegen og Vi ga toppolitikere fra samtlige fylker uttrykk for ambisjoner og forventninger. Flere sier at de har ambisjoner om å bli en bedre vegeier enn staten. Uten å gå inn i diskusjonen om hvem som er, eller vil bli, den beste vegeieren, gjør vi i vegvesenet klokt i å ta dette som et uttrykk for at fylkene vil ha sterk fokus på vegene – på utviklingsoppgavene, driften og vedlikeholdet. Det skal vi ta som en svært positiv utfordring. Men det vil også være krevende. Gjennom godt samarbeid med fylkeskommunene så langt, føler jeg vi er rimelig godt forberedt på overgangen fra nyttår. Takket være organisering og tilrettelegging av samarbeidsmønstre mellom vegregionene og fylkeskommunene. Nå er det opp til oss å sørge for at samarbeidet virker i praksis slik at forvaltningsreformen blir en suksess på vegfronten.

Utover høsten så det ut som at antall drepte i trafikken kunne bli det laveste på mange år. I de siste ukene har det vært mange og alvorlige ulykker. Likevel ser det ut som vi kommer til å få klart færre drepte i år sammenlignet med 2008. Kanskje det laveste antall siden 1950-tallet. Utslagene i den enkelte måned, i noen grad i det enkelte år, er det vanskelig å gi noen klar bakgrunn for. Men den klart nedadgående trenden over flere år, er et resultat av en systematisk innsats fra mange aktører, organisasjoner, skoler, trafikkskoler, politiet og fra vår egen etat. Uavhengig av hvordan vi velger å innrette eierskap til vegene eller hvordan vi selv er organisert, må den sterke trafikksikkerhetsinnsatsen fortsette.

Jeg vil takke alle – og hver i sær – for innsatsen i 2009. En stor innsats som er blitt til ved at alle har bidratt og stått på gjennom året. 2010 venter nå med nye utfordringer og oppgaver. Men først håper jeg at dere alle får en god og velfortjent julehøytid.

Jeg ønsker alle sammen en riktig god jul og godt nytt år!

Se også side 5 og 27

REDAKTØRANSVAR

REDAKSJONEN

LAYOUT



Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom plakaten.

Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.



Ansvarlig redaktør
Mark S. Berger

Mobil: 916 00 444
Telefon: 22 07 36 92
E-post: mark.berger@vegvesen.no



Vaktsjef
Gry Watn

Mobil: 958 53 514
Telefon: 22 07 36 88
E-post: gry.watn@vegvesen.no



Journalist
Henriette E. Busterud

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



Journalist
Kjell Wold

Mobil: 900 94 886
Telefon: 32 21 44 81
E-post: kjell.wold@vegvesen.no



Journalist
Håkon Aurlien

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



Grafisk designer
Jorunn Ebbestad Brun

Mobil: 412 33 404
Telefon: 32 21 43 41
E-post: jorunn.brun@vegvesen.no



Grafisk designer
Hilde M. Strangstadstuen

Mobil: 913 27 595
Telefon: 61 27 13 07
E-post: hilstr@vegvesen.no



Grafisk designer
Kyrre Wedvik

Mobil: 997 59 197
Telefon: 22 07 37 04
E-post: kyrre.wedvik@vegvesen.no

Adresseendringer og ønske om abonnement meldes til:
Wenche Jensen tlf 22 07 36 64
wenche.jensen@vegvesen.no
eller vegenogvi@vegvesen.no.

Grafisk produksjon:
Landsdekkende Grafisk senter,
Statens vegvesen
Opplag: 15 300
Trykk: Mediatrykk as

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

Vegen og vi utkommer 14 ganger i året. Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 15. desember kl. 13.00. Neste utgave kommer 28. januar 2010

KRONIKK

HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID KAN ALDRI FANGE OPP ALLE ■ Både veienes standard og bilistenes holdninger må prioriteres i kampen mot trafikkdøden. Det er andre ting som må vike.

Nullvisjonen krever bedre veier

■ Statens vegvesen overleverte nylig en rapport om trafikksikkerhet til samferdselsministeren. Debatten om denne rapporten har gitt inntrykk av at vi må velge mellom bedre holdninger og bedre veier. Jeg mener at dette er et kunstig motsetningsforhold, og jeg håper våre myndigheter mener det samme.

■ Gjensidige har lang tradisjon for å drive skadeforebyggende og holdningsskapende arbeid. Vi har et meget bevisst forhold til det ansvar folk påtar seg når de kjører bil. Vi vet at høy fart, manglende bruk av bilbelte, rus og uerfarenhet er årsak til, eller forsterker konsekvensen av, mange ulykker.

» Vi vet imidlertid at holdningsskapende arbeid aldri kan fange opp alle.

■ Vi vet imidlertid at holdningsskapende arbeid aldri kan fange opp alle. Vi vet også at uansvarlige handlinger ikke bare rammer skadevolderen. I en møteulykke med flere drepte og skadde vil det høyst være én som har opptrådt uansvarlig. Resten er uskyldige ofre.

■ Veinettet må rustes opp slik at risikoen for ulykker reduseres og utfallet av ulykker blir mindre alvorlig. Videre mener vi at ressursene brukes best dersom veiene tilpasses trafikkmengden, slik at vi får varige løsninger.

■ På noen strekninger vil det kreve utbygging til firefelts motorvei. På andre strekninger vil det være naturlig med ett felt i hver retning adskilt av midtdeler. Listen kunne gjøres lengre, men Gjensidiges anliggende er ikke å ha detaljerte meninger om hva slags veier som kreves hvor. Slike vurderinger overlater vi til de faglige myndighetene. Det skulle vi ønske at også Stortinget kunne gjøre.

■ Stortinget burde fastsette overordnede mål for veibygging, bevilge penger, og overlate til en faglig myndighet å oppfylle målet. Med en slik oppgavefordeling tror vi at pengene i større grad enn i dag ville bli brukt slik at de ga mest mulig vei for pengene. Erfaringen viser dessverre at andre kriterier tillegges for stor vekt når Stortinget skal prioritere mellom konkrete veiprojekter.



Middeler: Viktig trafikksikkerhetstiltak for å få ned ulykkestallet. (Foto: Håkon Aurlien)

■ Gjensidige ser også med uro på Stortingets ønske om å utrede lyntog. En slik utredning skal være klar i god tid før neste nasjonale transportplan skal vedtas i 2014. Ulike beregninger viser at det vil koste mellom 150 og 200 milliarder kroner å bygge lyntog fra Oslo til Bergen og Trondheim. Sammenlignet med dagens investeringsnivå fremstår dette som rene fantasibeløp.

■ Stortinget har vedtatt et klart mål om reduksjon i antall drepte og hardt skadde på norske veier. I løpet av ti år skal antallet reduseres med en tredjedel. Det betyr at drøyt 80 færre mennesker skal dø i trafikken, hvert år. Over 300 skal slippe å bli skadet for livet. Det er

prisverdig av myndighetene å fastsette mål for reduksjon av dødsfall og varige skader i trafikken. Gjensidige håper at disse målene opplevs som forpliktende, og at de blir bestemmende for prioriteringer i samferdselspolitikken.

■ En slik prioritering er å velge mellom lyntog og nullvisjonen, som innebærer at ingen skal bli drept eller varig skadd i trafikken. Vil politikerne flytte passasjerer fra fly til tog mellom Oslo, Bergen og Trondheim, eller vil de bekjempe trafikkdøden? Det er ikke troverdig å si at vi skal prioritere både lyntog og trafikksikkerhet.

■ La meg presisere at Gjensidige ikke har noe imot tog. Hvis politi-

kerne vil bygge jernbane finnes det imidlertid mer fornuftige prosjekter å realisere enn lyntog.

■ Holdningsskapende arbeid, opplæring, overvåking og kontroll vil fortsatt være viktige tiltak for å nå nullvisjonen. Men vi kan ikke ensidig satse på slike tiltak fordi de er billige. Vi vil aldri komme i mål hvis ikke den grunnleggende infrastrukturen er tilpasset trafikkmengden. Det er den ikke i dag.

Tall fra Statens Vegvesen viser at:

- 56 prosent av 8580 stamvei kilometer får betegnelsen "ikke brukbar standard".
- I løpet av 2009 vil kun 8,4 prosent ha "fullgod standard".

- Siden 2002 har strekninger med dårlig riksvei økt med 40 mil hvert eneste år. Fire av ti meter med riksvei holder ikke mål.

■ Med dette utgangspunktet burde det være opplagt at ressursene må anvendes best mulig. Da må vi bort fra dagens praksis med årlige bevilgninger og stykkevis utbygging. Det må bli slutt på at stortingspolitikere hestehandler om veibeilgninger til sine fylker. Veimyndighetene trenger forutsigbare rammer og fullfinansierte prosjekter.

■ Selv hvis vi når målet om å redusere antall drepte og hardt skadde med en tredjedel, vil fortsatt nær 800 lide denne skjebnen hvert år. Derfor må ikke midlertidige tiltak forsinke varige løsninger på dette samfunnsproblemet.

■ Hver enkelt sjåfør bærer et tungt ansvar for eget og andres liv gjennom sin adferd i trafikken. Det er viktig å fortsette holdningsskapende arbeid, men det vil være en illusjon å tro at vi kan nå nullvisjonen gjennom bedre holdninger alene. Bedre veistandard er et viktig bidrag til å skape økt sikkerhet, slik at enda flere kommer trygt hjem.

HELGE LEIRO BAASTAD



HVEM: Helge Leiro Baastad, konsernsjef i Gjensidige

Trafikkdøden må bekjempes med en klar etisk holdning

■ Vegdirektørens spalte i vegen og vi, nr 13/09 er en tankevekkende beskrivelse om bekjempelse av trafikkdøden. Her står det bl.a. "For meg og Statens vegvesen er trafikk-sikkerhet jobb nr. 1. Hele bedriftens formål, visjoner og verdier er bygget opp rundt at vi utvikler og tar vare på et sikkert, miljøriktig og effektivt transportsystem." Det er fint at sikkerheten på veiene nå er flyttet opp på 1. plass. Hva kan så det innebære? Hvis førsteprioriteringen er gitt til sikkerheten og menneskeverdet, vil det måtte bety at fremkommelighet og spart reisetid er plassert på 2. plass, kanskje sammen med miljø. Da er det en rekke andre konsekvenser som følger naturlig av dette, som:

1. Da kan en ikke lenger kjøpe spart reisetid og betale med menneskelig slik nyttekostnadsanalysen gjør når farten og tidskostnaden "optimaliseres" ved å sette en kroneverdi på et menneskelig og veie det opp mot spart tidskostnad når farten økes.

2. Da kan en ikke utstede førerkortet med varighet til 100 år når UAG-rapportene viser at manglende førerdyktighet er en medvirkende årsak i to tredeler til tre firedele av alle dødsulykker på veiene.

3. Da vil en ta i bruk tilgjengelig, kjent teknologi slik at de fartsglade lærer at trafikanten skal ferdes "akt-pågivende og varsom så det ikke oppstår fare eller voldes skade", slik

trafikklovens §3 pålegger oss alle. 4. Da kan en ikke nedprioritere kontrollen på veiene slik dagens minimale kontroll innebærer, slik at over halvparten av alle biler på ethvert tidspunkt bryter gjeldende fartsgrenser.

5. Da vil en ta i bruk ny teknologi for en effektiv kontroll av at fartsgrensene respekteres, også av de fartsglade.

6. Da vil fartsgrensene settes ut fra en avveining av hvilken fart som er en sikker fart på den konkrete vei og hva menneskene fysisk tåler hvis uhellet er ute.

7. Da kan en ikke nedprioritere bygging av solide midtdele som at det vil ta 1000 år før alle stam- og riksveier har slike.

8. Da kan en ikke fortsette å bygge motorveier uten solide midtrekkverk mellom motgående nærliggende kjørefelt slik det nylig er gjort på E6 og E18.

■ Dette er noen av de problemstillinger og avveininger som bør revideres når menneskeverdet på veien skal gis 1. prioritet. Ikke alle punkter ovenfor har Statens vegvesen eneansvaret for. Andre har også et ansvar og medvirker til å gi rammer og instruksjoner for de oppgaver som etaten skal løse.

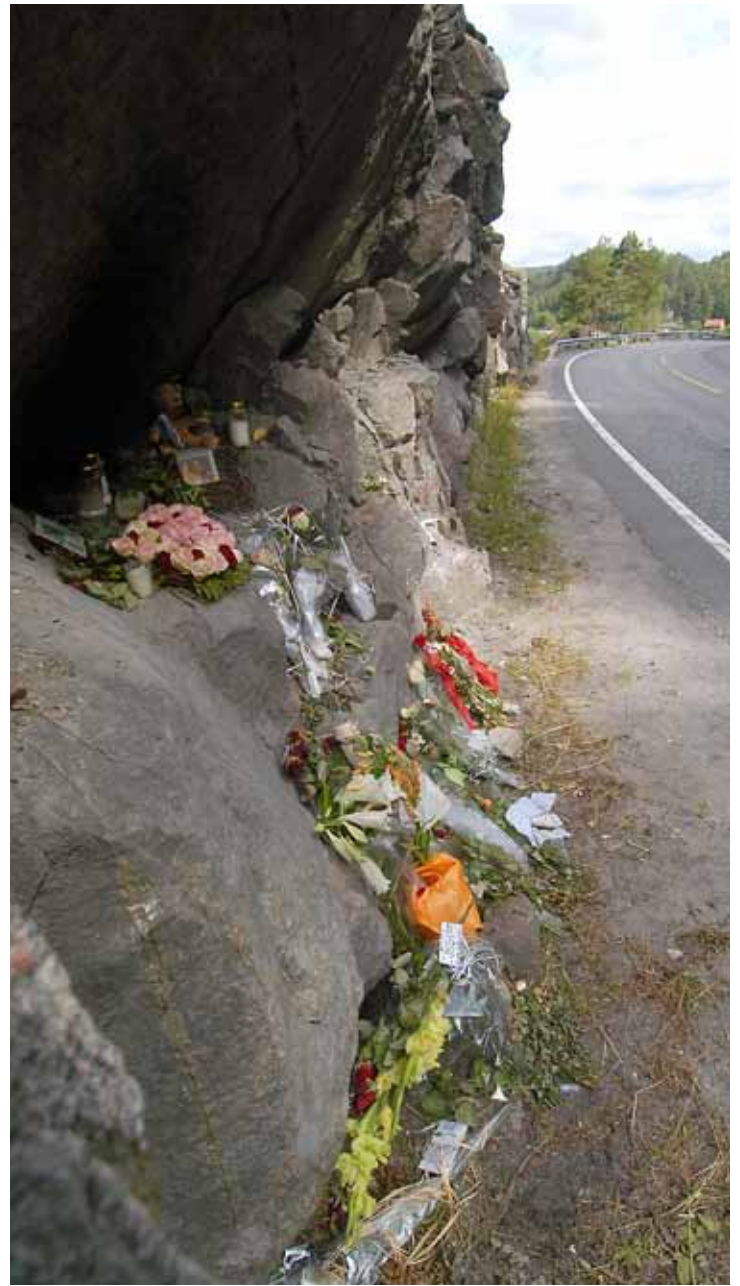
■ Kunnskap er viktig, men med en klar førsteprioritering av menneskeverdet, er det svært mye som

kan og bør gjøres annerledes ut fra etablert og kjent viten. Det vesentlige vil være å starte med en revidert målsetning for etaten slik at mandatet fra regjeringen klart sier at sikkerheten for menneskene på veiene skal settes foran effektivitet og miljø. Hvis vegdirektøren anmoder om en slik presisering fra sin oppdragsgiver, og i tillegg setter sin stilling inn på det, kan han i neste omgang gå til jobben hver morgen med vissheten om at han og hele etaten gjør en god jobb som etisk ligger på høyden med andre deler av vårt samfunn. Et samfunn vi alle er stolte av, som et foregangsland på denne planeten.

■ Når dette er på plass vil det være å håpe at denne prioriteringen også finner veien inn til de mange andre utenfor etaten som også er medansvarlige for en sikker trafikk i Norge. Ved utvikling av etiske regler for veitrafikken, slik etaten nå sier at de bearbeider, vil relevante medansvarlige innen media, bilorganisasjoner, markedsføring, departementer, etc. naturlig bli trukket med og det vil kunne gi en ny giv for en sikker veitrafikk. Vegdirektørens løfting av sikkerheten opp på 1. prioritet er derfor et viktig skritt i riktig retning.

Per A Løken, SikkerTrafikk.no

(Arkivfoto: Kjell Wold)



Reisekrøll

■ Statens vegvesen har inngått ny reisebyråavtale. Ved bestilling av reiser via HRG genereres automatisk flere e-poster (ikke mindre enn 3 stk):

- Kredittkortbilag - skriften på reisen (tidspunkt og flightnummer) med svært liten skrift
- Confirmation - reiseinformasjonen framgår helt OK
- På en mail merket AGENTID i headingen må man lete seg fram til å finne dataene for reisen

■ Vi som reiser trenger maksimum 2 e-poster per reise:

- En postboks full av e-poster som ser lik ut i headingen er irriterende
- Mailer med utydelig budskap (liten skrift eller bortgjemte opplysninger) er ikke universelt utformet
- Når jeg har bruk for enten reiseruta eller kvitteringen skal det ikke være tidkrevende å finne riktig e-post
- Det er miljøfientlig å sende ut så mange e-poster. Erfaringsvis blir det da skrevet ut en masse overflødig papir

■ Vi lever i et teknologisamfunn. HRG Online må kunne fikse sine automatiske genererte systemer slik at:

- Antallet genererte mailer reduseres
- Headingen forteller meg som skal reise om dette er reisekvittering eller reiseinformasjon
- De viktigste reiseopplysningene kommer øverst på arket

Med hilsen
Elisabet Kongsbakk



(Arkivfoto: Knut Opeide)

Menneskeliv spares?

■ I Vegen og vi 5. november 2009 står det: "Menneskeliv spares" som overskrift. Videre står det. Å oppnå et totalt rassikkert vegnett i Norge er neppe mulig, men vi kan oppnå en god sikkerhet gjennom aktiv satsing på rassikkring. Det kan spørres, er rassikkring av gamle veier den måten vi får minst skader, lidelser og tapte menneskeliv og økonomisk gevinst på?

■ Under mine økonomiske studier ved handelshøyskolen i Bergen og annen økonomisk litteratur har jeg lært at det er de store tallene vi må

søke mot og det er disse som det er enklest og mest lønnsomt å få redusert for å få en optimal økonomi (det vil si lavest kostnader per døde eller skadde personer). Hvor ligger disse tallene? Jo, det er ved møteulykker, utforkjøring og kryss i plan. Disse ulykkene til sammen utgjør så vidt jeg husker cirka 90 prosent av alle større ulykker som krever menneskeliv. Disse ulykkene kan vi få bort (eller redusert vesentlig) ved å bygge gode fysiske midtdele, sette opp normert veirekkverk på alle steder der det er farligere å kjøre utover veien er å

kjøre på veirekkverket, og ved å bygge om de farligste kryssene til toplans kryss.

■ Ett eksempel kan være: På den gamle E-18 i nordre Vestfold, som ble kalt dødsveien, var det en serie møteulykker, utforkjøring og kryssulykker. Fartsgrensene var satt ned til 50, 60 og 70 kilometer i timen. Da den nye firefelts motorveien ble åpnet i 2001, falt ulykkestallet på veien med over 90 prosent og dødsulykkene gikk mot null samtidig som fartsgrensene ble økt til 90, senere 100 kilometer i timen.

■ Jeg vil da spørre: Er det korrekt at det er farten som dreper, eller er det veien?

■ Til de som sier at farten dreper vil jeg spørre: Hva kommer det av at alle sjåfører plutselig har blitt så mye bedre til å kjøre bil etter at vegen ble bygd om og farten økt fra 50, 60 og 70 til 100 kilometer i timen?

Audun Nordbotten, økonom og pensjonert bruansvarlig, overingeniør fra Statens vegvesen

Gro varslar mer politisk styring



Blir samferdselssjef: Gro Ryghseter Solberg i Statens vegvesen blir samferdselssjef i Buskerud fylkeskommune fra 2. februar 2010. (Foto: Kjell Wold)

– Det blir en omstilling for Statens vegvesen. Etaten vil bli mer politisk styrt. Det må de nok bare vende seg til.

Kjell Wold

Det sier den nye samferdselssjefen i Buskerud, Gro Ryghseter Solberg. Etter 25 år i Statens vegvesen skifter hun nå beite og blir vegeier for 1800 kilometer fylkesveger når hun tiltrer den nye jobben på andre siden av Drammenselva 2. februar 2010.

Nytt innhold

Sivilingeniøren fra Krokstadelva i Nedre Eiker hadde sin første arbeidsdag i Statens vegvesen Buskerud i 1984. Siden har hun vært trofast mot etaten og hjemfylket, selv om hun siden forrige omorganisering i 2003 også har hatt planoppgaver i alle de fem fylkene i Region sør.

– Jeg søkte samferdselssjefjobben fordi den er veldig interessant med det økte omfanget og nye innholdet den nå får. Etter sju år som fylkeskontakt for Buskerud og Telemark fylkeskommune samt BTV (Buskerud, Vestfold, Telemark) kom jeg tettere på politikerne og politikken og syntes det var spennende. Og etter 25 år i Statens vegvesen trengte jeg nye utfordringer, sier 49-åringen.

Reell demokratisering

Hun ser på forvaltningsreformen som en endring i mer demokratisk retning for regionalt styre og medbestemmelse. Det vil også endre samarbeidsformene mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene,

tror hun. Samtidig understreker Solberg at Statens vegvesen fortsatt vil ha hovedansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Men Buskerud fylkeskommune vil som de andre fylkeskommunene legge klarere og tydeligere føringer for vegevidere gjennom de politiske beslutningene som fattes regionalt.

– Fylkeskommunen vil nok sette seg i førersetet i forhold til prioriteringer og framtidig utvikling av fylkesvegnettet i større grad enn før. Det blir en omstilling for Statens vegvesen å merke at de fra nyttår av vil bli mer politisk styrt, sier hun.

Termometer

Reformen vil gi nye roller for begge parter, så det vil sikkert ta litt tid for å finne sin plass i det nye systemet, tror den nye samferdselssjefen. Men med fortsatt god dialog mener hun alt ligger til rette for et godt samarbeid med Statens vegvesen. Slik Gro Solberg ser det, blir dette noen av hovedutfordringene for Statens vegvesen etter årsskiftet:

– Etaten må finne sin nye rolle. Det kan bli en kamp om ressurser særlig på plansiden. Og det blir en stor utfordring for Vegvesenet å omsette midlene i fylkesvegbudsjettet i flere fylker der fylkeskommunene legger opp til en stor budsjettøkning både innenfor drift og vedlikehold og investering i årene framover. Hvordan den såkalte sams vegadministrasjon vil fungere i praksis blir på en måte termometeret på hvordan samarbeidet vil utvikle seg, sier den nye samferdsels-Gro i Buskerud.

Se også side 27

-Misforståelse bak kritikk

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa mener en misforståelse ligger bak Kommunenes Sentralforbunds (KS) kritikk mot regjeringen om dekning av utgiftene til felles vegadministrasjon.

I et brev til KS fastslår hun at Statens vegvesens organisasjon skal fortsette som i dag, og at det fortsatt blir slik at utgiftene til administrasjon av fylkes- og riksvegnettet dekkes av staten.

Brevet er skrevet etter at fylkesordførerkollegiet tok opp at 500 millioner kroner av kostnadene til drift av Statens vegvesen er trukket ut av rammeoverføringen til fylkes-

skommunene, at dette kan bidra med knapphet på planressurser til fylkesvegene.

I svaret skriver samferdselsministeren at det i arbeidet med Nasjonal transportplan ble laget beregninger "som av flere enn KS er blitt tolket som et tidlig varsel om rammer til fylkeskommunene", men at dette ikke har vært intensjonen.

Magnhild Meltveit Kleppa avviser koblingen til planmidler med at overføringene kun dreier seg om drift og vedlikehold mens planlegging finansieres over investeringsbudsjettet.

Hun viser til at ordningen med felles vegadministrasjon skal være effektiviserende og at det kreves store ressurser til å forvalte et så omfattende vegnett som det riks- og fylkesvegene utgjør.

Som i dag: Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa skriver i brevet til fylkesordførerne at Vegvesenets organisasjon skal fortsette som i dag, og legger til at "det kreves store ressurser til å forvalte et så omfattende vegnett som det riks- og fylkesveg-ene utgjør". (Foto: Håkon Aurlien)



AKTUELT



Foto: Håkon Aurlien

Jan Gunnar Garshol

Styremedlem i organisasjonen
"Stopp Veisaltingen"

www.stoppveisaltingen.org

- 1) På det spørsmålet svarer jeg ved å sitere Stopp Veisaltingens spissformulering: Vegsaltingen må stoppes fordi den dreper mennesker, materiell og miljø.
- 2) Både overflatevann og grunnvann skades og kan ikke brukes verken som drikkevann eller til teknisk bruk. Jord, vann og vassdrag forsures - samme virkning som sur nedbør. Tungmetaller utfelles og planter og trær dør.
- 3) Vegsaltingen gjenskaper det føret som jeg ble advart mot da jeg tok lappen i 1972, nemlig det farlige overgangsføret høst/vinter med våte, mørke og slapsete veger. Ulykker på saltet veg får alvorligere følger (farten dreper?) På side 194 i den svenske Minsalt-rapporten nevnes en finsk undersøkelse der antall drepte dobles på saltet veg, mens antall ulykker var det samme med og uten salt.
- 4) Slik det er nå sparer staten penger, mens vi bileiere må betale regningen på cirka 5 milliarder kroner per år på grunn av rustskader. Når/hvis vegsaltingen stopper, og vi går tilbake til mekanisk snøfjerning og sanding som i gamle dager, tror jeg at kostnaden for staten dobles. Dette med utgangspunkt i tall fra Minsalt-rapporten.
- 5) Som nevnt i forrige spørsmål er det vi bileiere som ikke kan velte kostnaden over på andre, som taper mest i kroner. I tillegg kommer tap i form av sorg og lidelse som påføres de pårørende til de 20 - 30 ekstra trafikkdrepte som vegsaltingen er årsak til hver vinter.
- 6) De som vinner mest er selvfølgelig saltkompaniene som tjener penger og staten som sparer penger. Og farten går opp og transportkostnadene ned. Ølet kommer ikke raskt nok ut til butikkene uten vegsalt, er budskapet i en trykksak som Statens vegvesen ga ut da saltingen skulle trappes opp her i Vestfold.
- 7) Ulempene kan bare reduseres ved å redusere bruken av vegsalt, vi kommer ikke utenom de kjemiske og fysiske virkningene. Stopp Veisaltingen vil begrense saltingen mest mulig slik at salting blir unntaket og ikke regelen.



(Ill. foto: Knut Opeide)

Vegsalting er et tema som opptar mange. Vi har utfordret en saltmotstander til å møte Statens vegvesens prosjektleder for arbeidet med å finne metoder som opprettholder bruken, men reduserer ulempene.

- 1) Er du for eller mot vegsalting, og hvorfor?
- 2) Hva er de viktigste miljømessige konsekvensene av vegsalting?
- 3) Hva er de viktigste trafikk-sikkerhetsmessige konsekvenser av vegsalting?
- 4) Hva er de viktigste økonomiske konsekvensene av vegsalting?
- 5) Hvem taper mest på vegsaltingen?
- 6) Hvem vinner mest på vegsaltingen?
- 7) Går det an å redusere ulempene ved vegsalting uten å kutte ut bruken helt?



Foto: Odd Erling Botn

Åge Sivertsen

Leder for Statens vegvesens
"SaltSmart-prosjekt"

www.vegvesen.no/saltsmart

- 1) Jeg er for salting som en del av en god vinterdrift med stor vekt på mekanisk fjerning av snø og is. Med en god saltpraksis vil en kunne oppnå lengre perioder med bar veg slik at framkommeligheten, kjøreforholdene og trafikk-sikkerheten vil bli bedre.
- 2) Det kan være saltinntrenging i grunnvann og forringelse av innsjøer og drikkevannskilder. I SaltSmart-prosjektet begynner vi nå å få en godt dokumentert oversikt over de miljøvirkningene salt forårsaker. Stort sett vil en god saltpraksis med lavt forbruk være uproblematisk for naturverdier de aller fleste steder.
- 3) Bruk av salt ved temperaturer like under frysepunktet er mest effektivt og gir store gevinster for trafikk-sikkerheten. Dersom det brukes for lite salt i forhold til temperaturforholdene og snø, is eller vann på vegbanen kan det oppstå isforhold på vegbanen som er vanskelig å observere og risikofyllt å kjøre på.
- 4) Tidskostnader, spesielt for næringslivet, og ulykkeskostnader innen vegtransporten utgjør store samfunnskostnader som vegsaltet bidrar til å redusere.
- 5) Det er vel den enkelte bileier som synes han taper mest med rustproblemer på sin egen bil.
- 6) Totalt sett er det vel gjennom reduserte samfunnskostnader at vegsalt gir mest nytte. Trafikanter på veger med kapasitetsproblemer vil til tider oppleve mindre kødannelser under snøperioder hvor det brukes salt.
- 7) Ja, jeg mener det ligger et stort potensial i å redusere saltforbruket gjennom mange ulike tiltak. Særlig for skader på naturverdier vil en redusert salting gi gode effekter.

Gir full gass mot mindre råkjøring

I 2007 ble sju personer trafikk-drept i Ringsaker kommune. I 2009 ligger det an til 0 drepte. Prosjektet "Prøv deg på glatta" har, blant annet ved hjelp av Facebook, vært sentralt i trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot unge bilførere i kommunen.

Mark S. Berger



Bjørn Stian Ravna (25) (t.v.) og Trond Erik Øversveen (25) er to av deltakerne i prosjektet som nå er

på vei mot sin fjerde sesong. Begge de unge mennene innrømmer at de er glade i fart. Men mens de tidligere spant rundt på vegene i kommunen, får de nå sin dose med fart og adrenalin, ispedd nyttig og viktig informasjon, på NAF-banen i Ringsaker.

Grisekjørte på veiene

– Før skulle man ut og kjøre gris, og da gjorde man det jo på veiene rundt i kommunen. Men nå når man får rast fra seg på banen har man ikke det behovet lenger. Vi skjønner på en helt annen måte at det rett og slett er livsfarlig å grisekjøre på vegen, sier Ravna.

Dessuten blir vi jo tryggere sjåfører. Jo mer du får "griskjørt" på bane, jo bedre blir du til å takle en virkelig situasjon hvis den skulle oppstå, fortsetter han.

For få år siden var synet av råkjørere og lukten av svidd gummi vanlig i Ringsaker. Nå har ting endret seg.

2007: sju dødsulykker

Da Vegen og vi gikk i trykken i midten av desember 2009 var antall drepte i Ringsaker i 2009 null!

Ifølge Lensmannen i Ringsaker, Terje Krogstad, er det flere årsaker til den gledelige nedgangen.

– Vi kan ikke tilskrive "Prøv deg på glatta" dette alene. Her er det en rekke tilfeldigheter også. Men

Ringsaker-prosjektet har i hvert fall ikke hatt negativ utvikling på ulykkesstatistikken, fastslår han.

Selvjustis

I tillegg til at den enkelte får kjørt fra seg i trygge omgivelser inne på banen, har prosjektet ført til en egen selvjustis blant unge bilister i kommunen.

– Nå er det sånn at hvis vi ser noen som grisekjører, så sier vi i fra og ber dem skjerpe seg, forteller Ravna.

Både han og Øversveen fremhever viktigheten av at deltakerne skrev under på en kontrakt der de forplikter seg til fornuftig oppførsel. Gulroten er en gratis dag på Våler-banen.

– Det er flere som har begynt å tenke over hva en gjør i trafikken noe som er positivt, men så henger det i tillegg litt i bakhodet at vi "må" på grunn av banedagen, sier de.

Effektivt med Facebook

"Prøv deg på glatta" har opprettet en egen Facebook-gruppe og i midten av desember 2009 var det over 200 medlemmer av gruppen. Gjennom Facebook-siden legges det ut innkalling til nye runder, det legges ut nyheter og bilder. Både Ravna og Øversveen er enige om at Facebook er viktig for å nå frem til unge, fartsglade bilførere.

– De kunne jo prøvd å sette inn en

annonsen i avisen, sier Ravna og ler.

– Da ville ingen ha fått det med seg, legger han til.

– Jo, kanskje hvis de hadde plassert det på tegneseriesidene, repliserer Øversveen med et glis.

Geir Arne Moe Jacobsen er driftsleder for NAFs øvingsbaner i region øst. Han er enig i betydningen av å bruke Facebook.

– Facebook har betydd mye for rekrutteringen. Det har uten tvil vært en effektiv måte å nå ungdommen. Det er jo et medium ungdommen er på hele tiden. Jeg tror ikke vi hadde oppnådd så gode resultater så fort uten Facebook, sier Moe Jacobsen og skryter uhemmet av deltakerne.

– Det er en utrolig flott gjeng med unge mennesker. Det er en fryd å jobbe sammen med dem, sier han.

Full fart: Bjørn Stian Ravna gir gass med sin Volvo på NAF-banen på Ringsaker. Driftsleder Geir Arne Moe Jacobsen følger ivrig med og er strålende fornøyd med både sjåførene og prosjektet "Prøv deg på glatta". (Foto: Mark S. Berger)

"PRØV DEG PÅ GLATTA"

- "Prøv deg på glatta" er en del av Ringsakerprosjektet
- Prosjektet er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk, Ringsaker kommune og Hedmark Trafikksikkerhetsutvalg
- Prosjektet skjer i samarbeid med NAF og andre lokale aktører
- "Prøv deg på glatta"s Facebook-side har 216 medlemmer (medio desember 2009) og er åpen for alle
- Deltakerne må skrive kontrakt med politiet før de kan delta på øvingsbanen
- Hver runde organiseres som en konkurranse der de beste premieres

Delt ITS-stipend 2009

Det ble to vinnere av årets ITS-stipend. Juryen klarte ikke å lande på én vinner, så Vegvesenets Helen Moen og Eivind J. Bæra deler stipendet på 25.000 kroner.

Gry Watn

Begge vinnerne har levert inn førstesteplassens besvarelser, og juryen

hadde store problemer med å velge ut en som den beste. Dermed ble det delt førstesteplass, og 12.500 kroner på hver for sine masteroppgaver ved NTNU.

Eivind J. Bæra får prisen for en oppgave som omhandler bruk av kjøprising på Nord-Jæren, mens avdelingsingeniør ved plan og forvaltning i Stavanger Helen Moen får prisen for en oppgave om til-

fartskontroll på E39 mellom Sandnes og Stavanger. Begge vinnerne skrev for Vegvesenet i Stavanger.

– Jeg er veldig glad for at vi deler prisen når juryen ikke klarer å skille, sier en fornøyd vinner, Helen Moen. Oppgaven hennes omhandlet signalregulering på en påkjøringsrampe til E39 for å få en bedre trafikkavvikling i rushen og forsøke å unngå ulykker.

ITS-stipendet er et samarbeid mellom Veginformatikk AS og ITS Norge for beste hovedoppgave, diplomoppgave eller semesteroppgave som er tilknyttet ITS-området

og som er akseptert ved et norsk lærested som del av en høyere utdanning. Prisen deles i år ut for andre gang, og vil bli overrakt på ITS-Norge sitt årsmøte våren 2010. Der vil også hver av vinnerne gi et prisvinnerforedrag hvor de kort går gjennom besvarelsen sin.

Vinner: Helen Moen var en av vinnerne av ITS-stipendet 2009. Her er hun ute på E39 og forsker på signalregulering på en påkjøringsrampe på E39 Sandnes-Stavanger for å få bedre flyt i trafikken og redusere antallet ulykker.



TRAFIKKSIKKERHET



TOK DOKTORGRAD PÅ NULLVISJONEN:

Doktorgrad: Trond Åge Langeland si doktoravhandling omhandlar nullvisjonen. – Vi strekk ikkje prinsippa i nullvisjonen så langt som vi kan gjera. Folk gjer i stor grad det dei alltid har gjort, seier Langeland. (Foto: Kjersti Sandvik Bernt)

99 Eg veit ikkje om vi tek nullvisjonen så langt som vi bør

– Arbeidet med trafikktryggleik er i for liten grad påverka av nullvisjonen, seier Trond Åge Langeland.

Kjersti Sandvik Bernt

Han har fullført doktorgraden sin ved Universitetet i Stavanger om nullvisjonen i trafikktryggleiksarbeidet.

Langeland er sjølv tilsett som overingeniør i Statens vegvesen, ein etat som òg nyttar nullvisjonen i arbeidet sitt med trafikktryggleik.

– Vi strekk ikkje prinsippa i nullvisjonen så langt som vi kan gjera. Folk gjer i stor grad det dei alltid har gjort, seier Langeland, og viser til aktørane i trafikktryggleiksarbeidet i Norge.

Studien hans byggjer på 30 intervju med sentrale aktørar, hovudsakleg frå Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Trygg Trafikk og politiet. Trond Åge Langeland meiner det ikkje har vore problematisk å ha ei rolle som forskar om nullvisjonen samtidig som han er

tilsett i Statens vegvesen.

– Eg samla inn datamaterialet i 2004, det var to år før eg begynte i Statens vegvesen. Sjølv om eg no har ein identitet knyta til Statens vegvesen, er forkinga basert på historiane til informantane mine. Langeland har omtalt både problemstillinga om rolle hans, og det faktum at datainnsamlinga er gjort for fem år sidan, i avhandlninga.

– Det er ikkje ideelt at det har gått så lang tid sidan datainnsamlinga, men det eg har kome fram til er heller ingen fasit. Det hadde skjedd lite frå nullvisjonen vart innført i 1999 til eg gjorde intervjuet i 2004. Eg ser ingen grunn til at det har skjedd store endringar i arbeidet med nullvisjonen dei siste fem åra, seier Langeland.

Ingen nedgang i trafikkdrepte

– Nullvisjonen i trafikken er forankra i eit konkret problem, at det dør rundt 250 menneske på norske vegar kvart år, seier Langeland. Nullvisjonen vart introdusert i Norge i 1999 og innlemma i Nasjonal Transportplan for 2002-2011.

– Politikarane har gitt si støtte til

nullvisjonen, men er dei sjølv klare over kva dei har vedteke? spør Langeland.

– Dei kunne ha vedteke å satsa på å få ned talet på drepte i trafikken.

Konkrete tiltak

Trond Åge Langeland seier at ein kan ta grep for å få ned talet på drepte i trafikken ved å innskrenke individuell friidom.

– Innfører ein tiltak som alkohol og fartssperre vil vi få ein nedgang i antal drepte. Men dette er radikale tiltak, og det er heller ikkje tiltak Statens vegvesen rår over. Vegvesenet bør likevel ha ei klar haldning til slike tiltak.

Langeland peikar på at det er Statens vegvesen si oppgåve å spele inn fagleg riktige og forsvarlege tiltak til politikarane.

30, 50 eller 70 km/ i timen?

– Det er vårt ansvar å løfte fram nullvisjonen. Det er først og fremst Statens vegvesen som kan bruke nullvisjonen til å leggje føringar i arbeidet sitt, med vegplanlegging og tiltak.

Trond Åge Langeland nyttar sjølv

nullvisjonen i arbeidet sitt i Statens vegvesen med fartsdempernde tiltak i by og tettstad.

– Men eg veit ikkje om vi tek nullvisjonen så langt som vi bør, seier han.

– Nullvisjonen seier at fartsgrensene skal vera 30, 50 eller 70 kilometer i timen. Det skal vera 30 kilometer i timen der det er konflikt mellom mjuke og harde trafikantar, då 30 kilometer i timen er sett til å vera mennesket si tåleevne i ein kollisjon. Grensa for sidekollisjon går ved 50 kilometer i timen, og fartsgrensa bør ikkje vera over 70 kilometer i timen der det er fare for møteulukker. Men skal vi setje ned fartsgrensa til 30 kilometer i timen alle stader der folk krysser vegen? spør Langeland.

Positiv visjon inneheld lite nytt

– Fartsgrensar kan dessutan ofte oppfattast som kompromiss-løysingar. Vi må ha kommune og politi med oss. Det er nok heller ikkje alltid politisk klima for å gå så langt som nullvisjonen seier.

Alle aktørane i trafikktryggleiksarbeidet meiner det er positivt med

ein visjon om null drepte og varig skadde. Men informantar frå Statens vegvesen uttrykker tvil om nullvisjonen har ført til konkrete endringar i arbeidet deira.

– Hovudsakleg er aktørane som arbeidar med trafikktryggleik upåverka av nullvisjonen fordi visjonen inneheld lite nytt. Bodsskapet og innhaldet i nullvisjonen endrar eller påverkar ikkje måten ein arbeidar med trafikktryggleik på. Køyretøy, trafikant og infrastruktur har lenge blitt sett i samanheng. Det var sterke ønske om midtrekkverk på norske vegar også før nullvisjonen, seier Langeland.

– Det er viktig at vi fortset arbeidet med tiltak som kan hindre trafikkulukker. Det er også ei utfordring å konkretisere nullvisjonen tydelegare i fagmiljøa. Men politikarane må forstå at nullvisjonen også er ei utfordring for dei, seier Trond Åge Langeland.

Samferdselsdepartementet har ikkje hatt høve til å kommentere saka.

Avhandlninga til Langeland kan du lese på vegvesen.no/nullvisjonen.

Nullvisjonen = økt status

I en studie fra 2007 rapporterer ansatte i Statens vegvesen at nullvisjonen hadde økt statusen til trafikk-sikkerhetsarbeidet. I tillegg har visjonen gjort trafikk-sikkerhetsarbeidet mer helhetlig og integrert.

Studien ble gjennomført av Beate Elvebakk ved Transportøkonomisk institutt og Trygve Steiro ved SINTEF.

”Et konkret utgangspunkt”

Blant viktige aktører innen trafikk-sikkerhetsarbeidet i Norge er det varierende kunnskapsnivå om og

forskjellige tolkninger av nullvisjonen, heter det i studien.

Men mens tokningene utenfor Statens vegvesen sprikte, fant Elvebakk og Steiro at tolkningene av nullvisjonen var relativt homogene blant ansatte i Statens vegvesen. Det kommer fram at man i vegvesenet la hovedvekt på overgangen fra fokus på antall ulykker til ulykkes alvorlighetsgrad. Det viktigste var ikke lenger å få ned ulykkestallet som sådan, men å hindre at de alvorligste ulykkene skjedde. På denne måten kunne man forebygge død og alvor-

lige personskader på vegen.

”Denne tolkningen ga organisasjonen et konkret utgangspunkt som kan være en relativt ukontroversiell basis for trafikk-sikkerhetsarbeidet. Oppgaven er hovedsakelig å lokalisere vegstrekninger der de alvorligste ulykker finner sted og så utbedre disse slik at ulykker forhindres eller blir mindre alvorlige i fremtiden”, skriver forskerne i en artikkel publisert på samferdsel.no.

Integrert og helhetlig

”Mange av informantene i Vegvesenet

mente også at nullvisjonen hadde økt statusen til trafikk-sikkerhetsarbeidet i organisasjonen og at den hadde bidratt til å integrere sikkerhetsaspektet bedre i det daglige arbeidet, særlig når det gjaldt vegutbygging. Blant annet ble det pekt på at alle nye veganlegg skal gjennomgå trafikk-sikkerhetsrevisjoner”, skriver de videre.

Det blir også pekt på at også utbyggerne har blitt mer fokusert på å inkludere trafikk-sikkerhet tidlig i sitt arbeid. Derfor var trafikk-sikkerhetsarbeidet blitt mer integrert og helhetlig, mente flere av dem

som var intervjuet.

”For representantene fra Vegvesenet handlet nullvisjonen først og fremst om en praktisk og konkret reorganisering av trafikk-sikkerhetsarbeidet. Noen av informantene var imidlertid oppmerksomme på at en stadig forbedring av trafikk-sikkerheten kan komme til å kreve tiltak utover det rent vegtekniske, og at dette kan være mer kontroversielt enn de rent fysiske sikringstiltakene”, heter det i artikkelen.

Artikkelen kan leses på <http://samferdsel.toi.no>

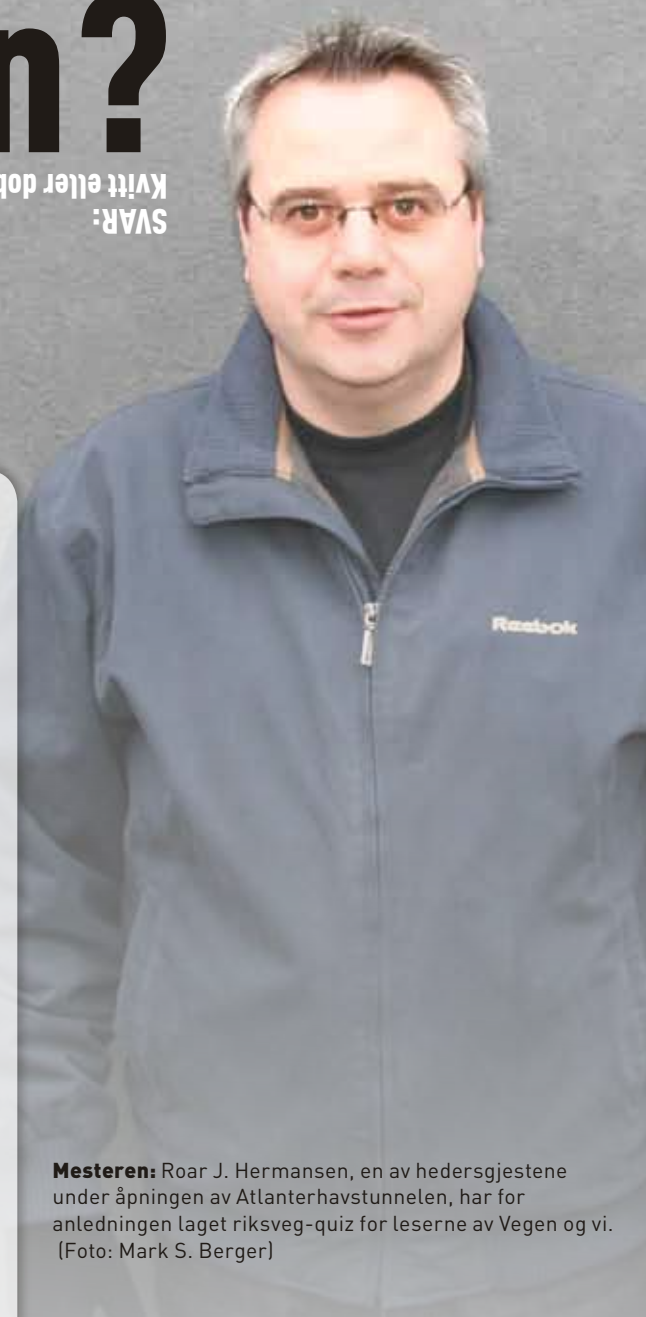
SPØRSMÅL:

Hvem har laget denne riksveg-quiz'en?

SVAR: Kvitt eller dobbelt-mester Roar J. Hermansen

SPØRSMÅL: Roar J. Hermansen gikk helt til topps i Kvitt eller dobbelt på NRK med tema norske riksveger. Er han en av hedersgjestene under åpningen av Atlanterhavstunnelen 19. desember?

SVAR: Ja.



Mesteren: Roar J. Hermansen, en av hedersgjestene under åpningen av Atlanterhavstunnelen, har for anledningen laget riksveg-quiz for leserne av Vegen og vi. (Foto: Mark S. Berger)

Mark S. Berger

Høsten 2008 gikk mossingen hele vegen i NRKs Kvitt eller Dobbelt. Underveis i programmet dukket daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete opp. Med seg hadde hun en invitasjon til en veg-åpning. Etter tips blant annet fra Berit Brendskag Lied, regionveg-sjef for Region midt, falt valget på åpningen av Atlanterhavstunnelen.

SPØRSMÅL: Nølte Hermansen med svaret da han ble invitert til den høytidlige åpningen av den for mange etterlengtede, og spektakulære, undersjøiske forbindelsen mellom Averøy og Kristiansund?

SVAR: Nei, det gjorde han ikke.
– Det blir veldig kjekt, tror jeg. Og det blir jo hyggelig å treffe den nye samferdselsministeren som står for den offisielle åpningen, sier Hermansen.

SPØRSMÅL: Tror du Hermansen føler seg trygg når han kjører i undersjøiske tunneler?

SVAR: Ja, han er lite skeptisk.
– I verdenssammenheng er vi jo her i Norge helt unike på bygging av undersjøiske tunneler, påpeker han.

SPØRSMÅL: Hva svarte Roar J. Hermansen da han fikk spørsmål fra Vegen og vi om han kunne lage en quiz til denne utgaven?

SVAR: –Ja, det gjør jeg gjerne svarte han. Hvor mange spørsmål vil du ha?

Så her er Kvitt eller dobbelt-mesterens riksveg-quiz på 20 spørsmål. Noen av spørsmålene omhandler selvsagt Atlanterhavstunnelen og andre riksveger i Møre og Romsdal, men slett ikke alle. Lykke til. Svarene finner du nederst på siden.

1. Atlanterhavstunnelen og Atlanterhavsvegen er begge en del av samme riksveg. Hvilket nummer har den?

2. Denne vegen ender i nord i Kristiansund, men hvor er det sørlige endepunktet?

3. Hvilke riksveger i Møre og Romsdal har henholdsvis det høyeste og det laveste riksvegnummer? Europaveger er da holdt utenom.

4. Møre og Romsdal er det fylket i landet med flest riksvegsfergestrekninger. Hvor mange riksveger i Møre og Romsdal har en eller flere fergestrekninger?

5. E39 er den europavegen i hele Europa som har flest fergestrekninger. Hvor mange fergestrekninger er det på den?

6. Hvor mange europaveger er det i Norge?

7. E6 er den klart lengste riksvegen i Norge, men hva er den lengste riksvegen som ikke er europaveg?

8. Du skal kjøre fra Ålesund til Molde på korteste strekning, men får ikke ta ferge. Hvilke veger må du ta, og på hvilke strekninger av disse?

9. E16 på strekningen fra Gudvangen til kryss med rv. 5 i Lærdal er 51 km lang. Hvor mange km av dette er i tunnel?

10. To riksveger som ikke er europaveger er innom fire fylker. Hvilke er det?

11. Hva er det høyeste nummer som er i bruk for riksveger i Norge?

12. Når Atlanterhavstunnelen er åpnet, hvor mange undersjøiske tunneler er det da på riksvegene i Norge?

13. I Norge har vi verdens dypeste tunnel, Hvilken er det?

14. Vi har også verdens lengste veitunnel. Hvilken er det?

15. Hva er den lengste tunnelen i Norge med to separate løp?

16. Mens jeg spør om tunneler, hva er den lengste tunnelen på E6?

17. Hvor lang er den lengste sammenhengende motorvegstrækningen i Norge, og hvor finnes den?

18. I hvor mange fylker har vi motorvegstrækninger?

19. Hva er den høyeste fjellovergangen i Norge?

20. Hva er den høyest beliggende europavegstrekningen i Norge?

FAKTA OM ATLANTERHAVSTUNNELEN

- Offisiell åpning ved samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa 19. desember 2009
- Lengde inklusiv portaler er 5 779 meter
- Kjørebanebredde 9,5 m og 6,5 m
- Fartsgrense 80 kilometer i timen
- Minste fjelloverdekning 45 meter
- Maksimal stigning: 10 prosent
- Største tillatte høyde på kjøretøy: 4,5 meter
- Gjennomgående betongrekkverk i tunnelen
- Tatt ut cirka 500 000 m³ fjell
- Cirka 30 000 sikringsbolter, cirka 5 bolt per løpemeter i snitt
- Som vannavskjerming er det montert 5300 meter tunnelduk (93 % av tunnelen)
- Hovedentreprenør: Mesta Entreprenør A/S, kontraktssum 354 mill. kroner eks. mva.



SNU SIDEN FOR Å SJEKKE SVARENE:

1. Rv. 64	Vestnes - Molde, Kanestråum - Halså	10. Rv. 35 (Åkershus, Oppland, Buskerud og Vestfold) og rv. 45 (Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland)	15. Nordbyttunnelen på E6 (3850 m) i Bergen)	18. 10 (Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Buskerud, Vestfold, Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland og Hordaland)	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
2. Andalsnes	6. 13 (E6, E8, E10, E12, E14, E16, E18, E39, E69, E75, E105, E134, E136)	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
3. Rv. 60 og rv. 682	7. Rv. 17 (630,5 km)	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
4. 14 (E39, Rv. 60, 61, 63, 64, 650, 652, 655, 659, 668, 669, 670, 680 og 682)	8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
5. 9 (Hirtshals (DK) - Kristiansand, Mortavika - Arsvåg, Sandvikvåg - Folkestad - Volda, Festøya - Solevågen, Halhjem, Oppdal - Lavik, Lote - Anda, Andalsnes - Åfarnes, rv. 660 Åfarnes - Eidsvåg, rv. 62 Eidsvåg - Hjelse, E39 - Hjelse - Molde	8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
6. 13 (E6, E8, E10, E12, E14, E16, E18, E39, E69, E75, E105, E134, E136)	8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
7. Rv. 17 (630,5 km)	8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
9. 43 km	8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
10. Rv. 35 (Åkershus, Oppland, Buskerud og Vestfold) og rv. 45 (Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland)	8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
12. 26	8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
13. Eiksundtunnelen på rv. 653 (287 m.u.h.)	8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.
14. Lærdalstunnelen på E16 (24,509 m)	8. E136 Ålesund - Andalsnes, rv. 64	11. Rv. 895 (Skjippagurra - riksvegsgrens mot Finland i Tana)	16. Korgfjell-tunnelen i Nordland (8533 m)	17. 104 km fra Klempetrud (Oslo) til Svinesund på E6	19. Rv. 55 over Sognefjell (1434 m.o.h.)	20. E134 over Haukefjell (1085 m.o.h. inne i Haukefjell-tunnelen, til sammenligning.

TRAFIKKSIKKERHET

Fikk omsider rett tiltak

Etter flere alvorlige ulykker på E18 utenfor Larvik i 2007 ble ulykkesstedet i fjor høst sikret med en betongmidtdeler.

– Resultatet er blitt bra, men det tok for lang tid før vi fikk iverksatt riktig tiltak og det må vi lære av, sier Kirsti Huserbråten.

Håkon Aurlien

Hun leder Statens vegvesens ulykesanalysearbeid i Vestfold og presenterte erfaringene fra Farriseidet på et samferdselsseminar i Oslo i begynnelsen av desember. I Vegdirektoratet brukes nå denne saken som eksempel på et godt resultat av de siste års intensiverte ulykkesforebyggende analysearbeid. Samtidig gir den læring fordi den viser hvordan en sterk fagkultur kan gjøre feil.

– Faktum er at Vegvesenet iverksatte et strakstiltak som økte ulykesfaren snarere enn å redusere den. Først da den regionale ulykesanalysegruppa engasjerte seg, ble det lyttet til analyseresultatene. Men i mellomtiden hadde det skjedd en ulykke til. Det var enda godt at den ikke endte med personskader, sier Kirsti Huserbråten.

Dødsulykker

To dødsulykker med tre omkomne høsten 2007 utløste analysearbeid ved Farriseidet. De to ulykkene skjedde med en ukes mellomrom og fikk stor oppmerksomhet. Først på grunn av det alvorlige utfallet på kort tid. Deretter fordi ulykkesforløpet viste seg å ha paralleller til flere ulykker og trafikantopplevelser.

I påkjøringsfeltet fra Farrisvan-

net opp mot Farristunnelen i nordgående retning, like før de to feltene går sammen, ble personbiler i høyre felt truffet i bakre venstre hjørne av tunge kjøretøy som svingte inn fra venstre felt. Det fikk personbilene til å "snurre" på E18 og å skli sidelengs over i motgående kjørefelt med voldsomme sammenstøt som resultat.

Øyensynlig lå personbilene i tungbilførers blindsoner når disse svingte over i et høyrefelt som de også oppfattet som et krabbefelt.

Strakstiltak

Etter dødsulykkene krevde medier og lokalsamfunn strakstiltak. Det besluttet distriktsledelsen, men overløt utførelsen til fagavdelingen. Et umiddelbart tiltak var å forlenge den hvite sperrelinjen mellom de to feltene. Det skulle hindre tungbilførere i å svinge for tidlig over i høyre felt.

To måneder senere ble vegen merket om slik at høyre felt ble gjennomgående. Det ga motsatt signal til lastebilførerne, for nå måtte de over i høyre felt.

I mai i fjor skjedde en ny ulykke, da mellom en lastebil og en politibil. Saken ble vurdert som så alvorlig at merkingen ble fjernet og et midlertidig midtrekkverk satt opp mellom kjøreretningene fram til betongrekkverket var på plass utover høsten.

Rett tiltak

– Lærdommen av denne saken er at vi ikke skal gå rett på tiltak før vi har sikret god kontakt mellom de fagmiljøene som styrer hverdagen og de analysegruppene/beredskapsgruppene som vi setter i arbeid når alvorlige ting skjer, sier Kirsti Huserbråten.

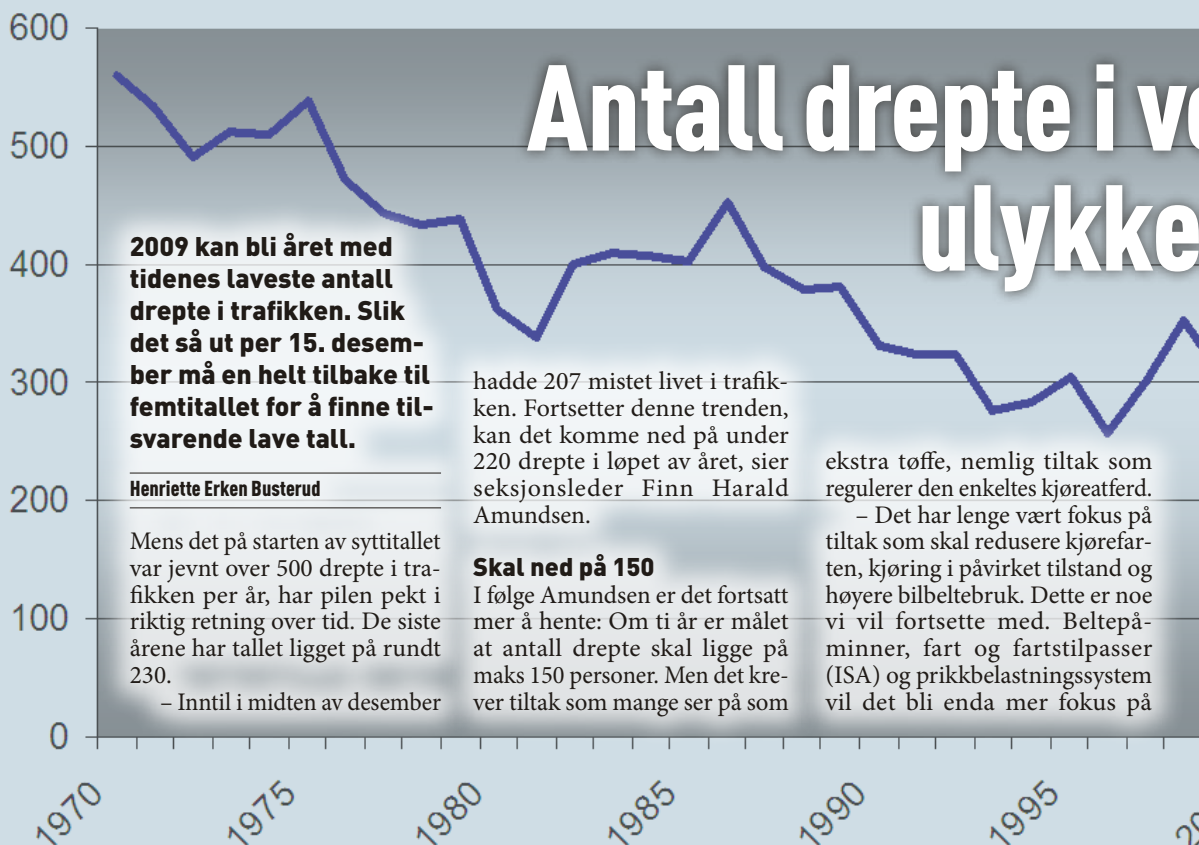
– Det er forståelig at vi ikke tok oss tid til å følge de vanlige ulykesanalyserutinene, vi trenger helt sikkert en hastevariant for å kunne reagere raskt når ting skjer. Men vi må sørge for at vi ikke iversetter tiltak direkte i strid med funn i ulykesanalysearbeidet, sier hun.

Kirsti Huserbråten peker ut flere viktige forutsetninger for at Statens vegvesen iverksetter rett tiltak etter ulykker, blant annet:

- Medvirkning fra berørte aktører ved utvikling av både strakstiltak og langsiktige tiltak.
- Kultur for læring, ydmykhet for at man ikke kan alt
- God kommunikasjon mellom lokalkunnskap og analysekunnskap
- Tørre å trekke fram mangler uten at noen "tar det personlig"
- Unngå at pressgrupper og media styrer valg av tiltak og tiltakstempo
- Bedre faktisk kunnskap, gjennom registrering også av ulykker som ikke har ført til personskade



På plass: Sammenstøt mellom biler i samme retning på E18 ved Farriseidet førte til flere alvorlige ulykker og tre drepte i 2008. Huserbråten er glad for at betongrekkverket etter hvert kom på plass, men mener det tok for lang tid å få gjennomført rett tiltak.





Vegvesenets ulykkesanalyseleder Kirsti K. (Foto: Håkon Aurlien)

Ny plan mot ungdomsulykker

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk laget en særskilt plan mot ungdomsulykkene.

I 2008 økte antall drepte i aldersgruppen 16-25 år til 71, fra 43 i 2007. Unge førere er overrepresentert i alvorlige personbilsulykker.

– En slik økning krever at det innføres tiltak for å snu utviklingen. Tiltakene vi nå foreslår tar utgangspunkt i grep som vi vet har dokumentert effekt, sier Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

I OECD-landene er trafikkulykker den viktigste dødsårsaken for

ungdom mellom 15 og 24 år, mens det på verdensbasis er den nest største dødsårsaken for samme gruppe.

– I Norge er 25 prosent av alle trafikkdrepte i denne årsgruppen, mens de står for bare 7 prosent av trafikken. Dette krever systematisk jobbing, sier Amundsen.

Tiltakene i planen dreier seg om målrettet aktivitet mot ungdom generelt og de spesielt utsatte risikogrupperne spesielt. De dreier seg også om bedre samordning av innsats, utstrakt alliansebygging involvering og medvirkning av målgruppen blant annet gjennom sosiale medier og nye kommunikasjonskanaler.

Planen med sine konkrete tiltak vil inngå i den Nasjonale tiltaksplanen for trafikkikkerhet 2010-2013.

Les planen på www.vegvesen.no/ungdomsstrategi



Demonstrasjon: Konsekvenser av en kollisjon i 50 km/t demonstrert under en trafikkikkerhetstematdag på Orkdal videregående skole i 2006. (Arkivfoto: Marianne Løvhaug Eklo)

Avtaler MC-sikkerhet

Statens vegvesen vil opprette en nullvisjonsveg for MC i hver region. Det er blant tiltakene etaten forplikter seg til da de fornyet trafikkikkerhetsavtalen med NMCU forrige uke.

Henriette Erken Busterud

– Vi har inngått en ny avtale med NMCU (Norsk Motorcykel

Union) som skal bidra til færre motorsykelulykker. Blant tiltakene er å opprette én nullvisjonsveg i hver region for MC, sier seksjonleder Finn Harald Amundsen.

– Gjennom avtalen forplikter vi oss blant annet til å gjøre håndboka vår om MC-sikkerhet kjent i etaten og blant entreprenørene for å sikre at anbefalinger følges opp. Eksempler på dette er å sette opp underskiner på kanttrekkverk i yttersvinger og fjerne vegfeller som dieselsøl, hull og løs grus. Vi skal også forske mer på menneskelige faktorer i MC-ulykker,

utvikle MC-opplæringen og involvere folk med MC-kompetanse når vi analyserer MC-ulykker, sier Amundsen.

NMCU på sin side skal blant annet ha fokus på MC-sikkerhet internt og få medlemmene til å forstå hvordan de selv kan bidra til å bedre trafikkikkerheten ved bruk av utstyr, etterutdanningskurs og så videre. NMCU skal også stille ekspertise til rådighet i forskning og opplæring.

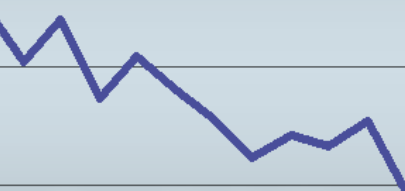
Har oppnådd mye

– NMCU er glad for at TS-avtalen med Statens vegvesen nå blir

fornytt, sier Morten Hansen, generalsekretær i Norsk Motorcykel Union.

– Erfaringen fra de to årene vi har hatt en slik avtale er meget gode. Vi har fått gjennomført de fleste tiltakene vi forpliktet oss til. Jeg vil spesielt nevne innføring av et elektronisk vegfelleskjema, utgivelsen av Full Kontroll/Godt tenkt-bøkene som nå er trykket i hele 140.000 eksemplarer, samarbeidet om OECD-konferansen om MC-sikkerhet på Lillehammer og åpningen av verdens første nullvisjonsveg for MC i Telemark, sier Hansen.

Vegtrafikkulykker fra 1970



framover. Men det vil fortsatt være viktig for oss å ha full fokus på kontrollvirksomheten og på fysiske tiltak som å utbedre side-terrenget og sikre vegens midt (midtrekkverk og så videre) og gangfelt, sier Amundsen.

2000 2005



Ny avtale: Finn Harald Amundsen fra Statens vegvesen og Morten Hansen fra NMCU signerer ny samarbeidsavtale om trafikkikkerhet. Avtalen gjelder i to år og er den andre i rekka. (Foto: Henriette Erken Busterud)

AKTUELT

Kolonneinfo på fem språk

Nå får utenlandske lastebilsjåfører enda bedre informasjon om hvor tøft det er å måle krefter med kong vinter i det norske høgfjellet.

Kjell Wold

En informasjonsbrosjyre på fem språk, norsk, tysk, engelsk, polsk og russisk, skal gjøre det litt enklere for utenlandske sjåfører å utfordre værgudene på fjellovergangene mellom Øst- og Vestlandet. Den nye brosjyren produsert av Region sør er svært lik den Region vest har gitt ut tidligere.

– Brosjyren som legges ut på strategiske punkter langs hovedvegnettet øst-vest, hovedsaklig vegkroer, bensinstasjoner og trafikkstasjoner gir sjåførene råd om hva de bør gjøre og holde seg oppdatert om før de drar mot fjellet, hvordan de bør forberede seg til eventuell kolonnekjøring og ikke minst hvordan de bør te seg under kolonnekjøringen, sier seksjonsleder i Statens vegvesen Knut Erik Skogen.

Øvre Buskerud distrikt med sete i Hønefoss er et av de mest sentrale utgangspunktene for hovedtrafikken over fjellet i Sør-Norge. På Ringerike skiller flere av hovedvegene mellom Oslo og Bergen lag. E16 via Valdres og Filefjell til Sogn, eller rv. 7 gjennom Hallingdal som fordeler seg på tre fjelloverganger, rv. 7 Hardangervidda, rv. 50 Hol-Aurland eller rv. 52 Hemsedal-fjellet.

Andre viktige fjelloverganger i Sør-Norge er E6 Dovrefjell, rv 13. Vikafjellet, rv. 15 Strynefjellet, E134 Haukeli og rv. 9 Hovden-Haukeli

– Spesielt for uerfarne og lite språkkyndige utenlandske sjåfører kan det norske høgfjellet by på uventede og ubehagelige opplevelser vinterstid. Derfor tror vi denne informasjonsbrosjyren om vegstrekninger med kolonnekjøring i Sør-Norge og råd om hvordan en opptrer ved kolonnekjøring kan være veldig nyttig, sier Skogen.

I tillegg håper han infobrosjyren vil gjøre arbeidet litt lettere for brøytemannskapene og bidra til færre blokkeringer og ulykker med vogntog.

Fem språk: Ny infobrosjyre om kolonnekjøring på fem språk, forteller seksjonsleder Knut Erik Skogen i Statens vegvesen. (Foto: Bente Espeseth)



Gul boks: HelgeAndersens bremsetestboks, Kombokimatic. (Foto: Kjell Wold)

Fra kosteskaft til verdenspatent

Helge Andersen i Statens vegvesen har tatt sjumilssteg for bedre bremsekontroll av tungbiler. Ideén med et malekoseskaft han startet med for 20 år siden har nå blitt kommersialisert og patent-søkt.

Kjell Wold

Kombokimatic heter den gule boksen som fra 2010 vil gjøre bremsekontroller av tungbiler i Norge og Norden både sikrere og mer pålitelig enn den tradisjonelle rulleprøven alene, som er brukt til nå gjennom årtier.

– Den gir oss endelig mulighet for å oppnå selve kravet til bremsekontroll på en enkel måte. Nå kan bremsene på ethvert vogntog enkelt og nøyaktig testes slik de ferdes på landevegen. Det gir oss gevinster både tidsmessig og miljømessig, sier Helge Andersen

Ulike måleresultat

– Vi begynte å merke problemet allerede på 1990-tallet med dataens og elektronikkens inntog i kjøretøyer. Det gjorde også bremsene mer kompliserte. Vi oppdaget sta-

dig oftere at de periodiske bremsekontrollene av tunge kjøretøy ga ulike resultat ved ulike kontrollorgan rundt i landet.

I samarbeid mellom tre vegkontor i Aust- og Vest-Agder og Rogaland sammen med Vegdirektoratet kartla vi for noen år tilbake årsakene til disse ulikhetene og hvilke tiltak vi kunne sette i verk for å få en best mulig kontroll, forteller oppfinnerenspiren ved Arendal trafikkstasjon.

Flasket opp

– Jeg har alltid likt å mekke på biler siden jeg ble flasket opp i min fars verksted som guttunge. Far min var lastebileier i alle år, så jeg fikk interessen for biler nesten inn med morsmelken kan du si. Ideén til den nye bremsekontrollboksen han utviklet startet på slutten av 1980-tallet da faren fikk mangellapp på en av sine lastebiler etter en kontroll. Da jobbet han på Volvo og interessen for bremser var sterkt økende.

– Da jeg begynte i Biltilsynet i 1989 traff jeg kolleger med de samme interessene. Jeg begynte tidlig å arbeide med bremser og laget min første innretning for bedre måling av bremseeffekt på lastebiler ved å bruke et kosteskaft fra en malingrulle. Og det var starten på arbeidet som har endt opp med dagens gule bremsekontrollboks jeg nå har patentsøkt, forteller han. Helges oppfinnelse er presentert for

lastebilbransjen, nordiske myndigheter og EU og den har vekket stor anerkjennelse. Oppfinnelsen har siden patentgodkjennelsen også blitt brukt ved Kontroll- og Kjøretøystudiet (KKS-skolen) i Grimstad med stor interesse og nytte. Gjennom Etablerersentret i Arendal fikk han hjelp til å bygge en første prototyp av testboksen for bremsesekk av tyngre kjøretøy. Ved hjelp av firmaet Coventure i Grimstad ble testboksen videreutviklet og nå satt i kommersiell produksjon. Firmaet Kongsberg Devotek skal produsere bremsetestboksen. Før jul er Helge Andersens oppfinnelse også tatt i bruk på ingeniørstudiet ved Universitetet i Agder.

Løste et problem
Helge Andersen er selvsagt



Malerkost: En hylse av malerkost erstattet fjæra i tilhengerventilen, laget Helge Andersen i 1989. Forløperen til dagens oppfinnelse. (Faksimile)

glad og stolt over oppfinnelsen. Men vel så viktig for vegvesenkontrolløren er det at han endelig har klart å løse et viktig trafikkikkerhetsproblem som både etaten og lastebilbransjen har slitt med i lang tid. I motsetning til de stasjonære bremserullene som brukes ved hver trafikk- og kontrollstasjon, kan Helges oppfinnelse tas med ut på veien og brukes på alle utekontroller uansett hvor de holdes. Det gjør oppfinnelsen hans enda mer fleksibel og anvendelig enn de tradisjonelle bremsekontrollene og rulleprøvene i hall. Nå står hele verden kanskje snart for døren for Helges gule Kombokimatic boks, den nye og sikrere testboksen for bremsekontroller av tungbiler.

Hva er beste og dårligste vegvesenminne fra året som har gått?

2009 har vært fullt av både opp- og nedturer. Det har skjedd mye gledelig og positivt, men også triste og dramatiske hendelser som har preget mange av oss. Vi har spurt ti tilsatte over hele landet om deres beste og verste minne fra året som gikk.



Trine Hagen, seniorrådgiver Vegdirektoratet:

– Det beste minnet er oppgraderingen av Jernbanetorget som har fått universell utforming, noe som kommer alle de 250.000 som passerer hver dag til gode. Det verste minnet er nok raset i Kattmarka. (Foto: Henriette Erken Busterud)



Eirin-Anne Blix, byggeleder, Troms

– Beste minne er nok hverdagene på jobb med gode arbeidskolleger. – Dårligste minne er nok en strid med en vanskelig grunneier. (Foto: Giselle Jensen)



Kjell Soltvedt, prosjektleder, Kristiansand:

– Vegåpningen på Lister nå for noen få uker siden. – Dårlige minner har jeg egentlig ikke, men kanskje det var et skår i gleden at nevnte vegåpning i Farsund nylig ikke skjedde mye før. (Foto: Kjell Wold)



Aud Torunn Sinnerud, kontrollør, Notodden:

– Beste minne definitivt Dyrskun i Seljord i Telemark helgen 11. til 13. september med mye folk og statsrådsbesøk. Dårligste minne? – Jeg har ingen dårlige minner fra året som gikk. (Foto: Kjell Wold)



Kristian Øvernes, Ts-koordinator, Alta:

Jeg har for det meste bare gode minner. Noe av det morsomste var turen med snøskuter for nybegynnere på Finnmarksvidda. – Året startet dårlig med en stygg trafikkulykke allerede 1. januar. (Foto: Giselle Jensen)



Jill Hammari Sveen, senioringeniør, Strategistaben i Region midt

– Det beste var at vi fikk vedtatt Miljøpakken for Trondheim, det var en overraskelse at det gikk så greit. – Det verste var nok kvikkleireskredet i Namsos. (Foto: Knut Opeide)



Liv H. Larsen, renholder, Østfold distriktskontor:

– Det beste minnet fra 2009 er nyheten om at distriktet fortsatt skal ha sitt hovedkontor i Moss og ikke blir flyttet til Sarpsborg. Det er viktig for oss som arbeider her, og viktig for å bevare arbeidsplassene i byen. – Det dårligste minnet er nok fra dagen da vi fikk høre at en veldig stor del av riks-vegnettet skulle bli fylkesveger. Det kan jo ende med mye dårligere vegstandard. (Foto: Håkon Aurlien)



Brit Elve Strand, grafisk designer, Region vest

– Jeg har hatt et så utrolig flott samarbeid med Strategi i region sør om "Bystrategi-prosjektet i region sør". Har fått lov å jobbe sammen med så mange inspirerende og positive mennesker som vil og kan og får det til. – Til tider har det vært litt for høyt tempo med mange oppdrag som tilfeldigvis skal utføres samtidig. (Foto: Knut Opeide)



Ingvill Landisdatter, konsulent, Kongsvinger trafikkstasjon

– Ansiktsuttrykkene til folk som får førerkort for første gang. Gleden folk utstråler når de står i skranken for å få førerkort for første gang er utrolig rørende. Noen er så glade at de gråter, andre kan ikke slutte å smile.

Og så UNGprogrammet. En genuin mulighet som gir nytilsatte mulighet til å legge langsiktige planer i etaten i samråd med sin leder. Masse faglig, men ikke minst sosialt påfyll. Møte med mange herlige mennesker som jeg nesten har blitt litt glad i etter bare to samlinger.

– Det verste jeg kan komme på er at jeg lovt å ringe en kunde tilbake angående et spørsmål jeg skulle finne svaret på, så rotet jeg bort lappen med navn og telefonnummeret på, og fikk aldri ringt han tilbake. (Foto: Camilla Marki Olsen)



Per Ola Roald, overingeniør, Geodataseksjonen, Region midt

– Beste minne er Vegcupen i fotball der Sør-Trøndelag vant. – Det verste må være i raset i Kattmarka. (Foto: Knut Opeide)

ÅRSKAVALKADE 2009

Året som gikk

2009 har vært et begivenhetsrikt år for Statens vegvesen. Vi har hatt rekordmange vegåpninger, blant dem to kongeåpninger. I tillegg har vi asfaltert flere kilometer veg enn på 12 år som følge av regjeringens tiltakspakke.

Det nye Vegvesen.no, som ble lansert med pomp og prakt i desember i fjor, har blitt veldig godt tatt i mot og vunnet flere priser. Det har også den såkalte fartskampanjen, som har som mål å senke farten på norske veier. Undersøkelser viser at den har lyktes. Den ble også kåret til årets holdningskampanje. Her er et utsnitt av årets begivenheter!



JANUAR

Med tiltakspakken på 2,3 milliarder kroner og økt budsjett for 2009, fikk Statens vegvesen 25 prosent mer penger enn året før, og mye mer å gjøre. (Ill.foto: Kjell Wold/Colourbox.com)



FEBRUAR

I perioden 2001-2006 ble det registrert trafikkulykker i 250 av 797 tunneler på riksvegnettet i Norge. Tunnelene i og rundt Oslo hadde flest ulykker, viste en fersk undersøkelse av trafikkulykker i vegtunneler i Norge utført av Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



MARS

Statens vegvesen var ansvarlig for vegarbeidene som løste ut raset i Kattmarka ved Nam-sos fredag den 13. mars. – Det var en utrolig stor lettelse å få vite at det ikke var gått med folk, sa prosjektleder Kolbjørn Engen. (Foto: Håkon Aurlien)



APRIL

Jernbanetorget i Oslo ble etter en lang byggeperiode åpnet i ny drakt og prakt, i slutten av april. (Foto: Henriette Erken Busterud)



MAI

Vet du hvor mye risikoen øker like over fartsgrensen?

På vei med fartsgrense 80 går en bil på 90 km/t dobbelt risiko for at noen i den bil møter traf i en ulykke. Litt mindre fart, betyr mye mindre fare for å vade en skade du aldri kan gjenopprette.

Hvilken side av fartsgrensen er du på?

Fartskampanjen ble lansert i mai - og PR- bransjen kåret den senere til årets beste holdningskampanje. (Foto: Marcel Lelién-hof /Dinamo)



JUNI

I øst og vest ble det satt inn stor dugnadsinnsats for å få unna lange køer for førerprøver. (Arkivfoto: Charlotte Vilanger Nielsen)

ÅRSKAVALKADE 2009



JULI

1. juli ble gebyret for å kjøre uten bilbelte doblet, fra 750 til 1500 kroner. (Ill. foto: Colourbox.com)



AUGUST

Det ble både høytid og sommerfest da Hans Majestet Kong Harald åpnet E18 Grimstad – Kristiansand 26. august, assistert av daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete og vegdirektør Terje Moe Gustavsen. (Foto: Ivar Jon Tunheim)



SEPTEMBER

Etter en måned med strekningsmålt fart på E18 i Telemark kan en slå fast at TS-tiltaket har effekt, sier Bjørn Richard Kirste i Statens vegvesen. Under 1 prosent (50 av 27.900) av bilistene hadde en så høy gjennomsnittsfart at de ble tatt den første måneden. (Foto: Kjell Wold)



OKTOBER

Statens vegvesen la asfalt på 3400 kilometer veg. Det er 12 år siden sist det ble lagt så mye asfalt på norske veier. Her Mestas Ottalag bestående av (fra venstre) André Aaboen, Ola Prestjordet, Geir Skjåk, Odd Nordgård og Hilde Doseh (i valsen) fulgt av Vegvesenets byggeleder Kjell Eide. (Foto: Håkon Aurlien)



NOVEMBER

Produksjonsoppstart av analysebil, som ved hjelp av nyeste teknologi analyserer fortløpende bilskilt opp mot motorvognregisteret, ifølge Siri Engebretsen, hos Veg- og trafikkavdelingen. (Foto: Mark S. Berger)



DESEMBER

Miljøbevisste vegvesen-tilsatte i Region sør jobber for å stimulere til flere bilfrie reiser til og fra jobb. Tre tiltak foreslås for å bidra til det: økonomisk kompensasjon istedenfor fleksitid for å gå eller sykle til jobben, rabattordninger på kollektivtransport og flere tjenestebiler. (Arkivfoto: Kjell Wold)

LANDET RUNDT



Lister blir triangel

FARSUND ■ Lister ble et riktig samferdselstriangel, da 7 kilometer ny rv. 465 Hanesund – Sande i Farsund ble åpnet nylig. Statsråd Kleppa fikk æren av å åpne vegen som bringer Farsund, Lyngdal, Kvinesdal og Flekkefjord enda tettere sammen som næringsregion.

Vegen har fylkets lengste tunnel, Ravneheitunnelen, på 3,3 kilometer som korter ned både reiseavstand og reisetid mellom Farsund og Ulland (E39) betydelig. Trafikken ventes å øke kraftig når resten av strekningen Kjørrefjord-Ulland utbedres de nærmeste årene. (Foto: Inge Grosaa)



Farlege forhold

ODDA ■ Sikringsarbeida i fjellet ved Austmannalitunnelen vert meir omfattande og krevande enn det såg ut til i starten etter raset i november. Arbeidet blir ikkje ferdig før til slutten av uka, grunna at vegvesenet

måtte skifte entreprenør og bestille landet si einaste fjernstyrte maskin som kan bore djupt nok. Boringa er farleg fordi steinblokkar kan gli ut under arbeidet. (Foto: Frode Lykkebø)



Signerte storkontrakt

TRONDHEIM ■ Det var en blid gjeng fra Skanska Norge AS som kom på prosjektkontoret til E6 Trondheim – Stjørdal i Statens vegvesen nylig. De skulle signere på at de skal blant annet bygge tunnel i Trondheim de neste fire årene. Og det er ikke akkurat en liten kontrakt når summen på den stiplede linjen er 730 millioner kroner.

Over 2 kilometer av Strindheimtunnelen blir drevet gjennom fjell, og dette er jobben Skanska nå skal gjøre i tillegg til store betongarbeider med blant annet et betongkryss i tre plan på Strindheim.

– Vi bestemte oss tidlig for at denne jobben skulle vi ha, sier prosjektsjef Roar Sve i Skanska Norge. (Foto: Ellinor Hansen)



Ura i Lyngen

LYNGEN ■ Dette bildet er tatt for temmelig nøyaktig et år siden og viser Ura i Lyngen med Lyngs-

alpene i bakgrunnen. Det var måneskinn og stjerneklart og Karlsvogna voktet over Urkjer-

ringa (den lille tinden midt i bildet). (Foto: Knut A Henriksen)

Solbergtoddy ved byggestart

SKJEBERG ■ Med Solbergtoddy og minitårn markerte Østfold fylkeskommune, Statens vegvesen, Fredrikstad og Sarpsborg kommuner sist uke byggestart for det som skal bli det nye landemerket i Østfold: Solbergtårnet rasteplass.

– Solbergtårnet blir et landemerke, og en stolthet for regionen, og vil skape blest om og interesse for de mange kulturminnene som er i vårt område, sa fylkesordfører Ole Haabeth før han sammen med distriktsvegsjef Turid Stubø Johnsen, varaordfører Ingrid Willoch fra Fredrikstad og ordfører Jan O. Engsmyr fra Sarpsborg (foran) bygget et aldri så lite Solbergtårn i ni etasjer som symbolsk start. (Foto: Fredrik Norland)





Første skråstag på plass

ASKIM ■ Smaalenene bru over Glomma i Indre Østfold er under bygging, og nå er de første skråstag satt opp slik at man kan ane

formen på den nye brua. Den blir et landemerke med 24 skråstag ute som en vifte fra et 87 meter høyt tårn. I mai kommer de siste

på plass samtidig som kjørebanelen støpes ferdig, og i oktober neste høst blir brua tatt i bruk. (Foto: Håkon Aurlien)



UNG under jorden

SLÅTTNES ■ Bygging av en undersjøisk tunnel fra Slåttnes til Malangshalvøya (Ryaforbindelsen) pågår for fullt. Her er synet som

møtte imponerte UNG-deltakere da de gjestet Tromsø nylig og fikk være med ned i tunnelen for å se på prosessen. (Foto: Lene Westheim)



Én sving erstatter tre

SAUHERAD ■ Ny rv. 360 Hjuksevelta i Telemark åpner som planlagt i slutten av mai 2010, tross vanskelige grunnforhold. Det gjør 1,1 kilometer ny veg 12 millioner kroner dyrere. Prisen blir dermed 60 millioner kroner. Den største flaskehalsen på rv. 360 mellom Notodden og Gvarv blir borte når tre

hårnålsvinger erstattes med ny veg i en lang kurve og med bedre stigningsforhold. Trafikksikkerhet og framkommelighet øker. I tillegg får lokalsamfunnet både gang/sykkelveg og støyskjerm, vegbelysning og flotte støttemurer, sier byggeleder Olav Lahus (bildet) i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



Prøver seg fram i den våte leira

TRONDHEIM ■ Før det skal bygges en betongtunnel gjennom løsmassene på Møllenberg i Trondheim, skal det testes grundig hvordan man best kan stabilisere kvikkleira med kalk- og sementpeling. Forsøkene startet nylig. Man bruker et stort bor for å grave seg ned i kvikkleira og blander den med kalk og sement for å gjøre den stiv. Det

gjøres tett i tett i et område for å gjøre kvikkleira mer motstandsdyktig mot bevegelse før gravearbeidet starter.

– Målet med disse forsøkene er å finne det perfekte blandingsforholdet av kalk og sement i denne leira vi har her, forteller prosjektleder Harald Inge Johnsen. (Foto: Mattis Myhre)



Gode hjelpere

BERGEN ■ I 10 år har et knippe ansatte fra Bergen Trafikkstasjon vist hjerterom for dem som trenger glede og omsorg aller mest. Med appell om giverglede mot større bedrifter har gruppen klart å fylle 3-4 lastebilder med mat og gaver til familier og eldre i Bergensområdet som ikke har det så bra i julen.

– Denne julen satser vi på å hjelpe 15 familier og en del eldre. Da kjører vi rundt i Bergens-området ut i fra lister som vi har fått fra Frelsesarmeen. Med oss i bilen har vi matkasser som inneholder to middager spesielt til barnefamilier, sier Astrid Ottesen, som er en av ildsjelene bak initiativet. Foto: Aloysius Santhiapillai)

Kompakt by ideell for pedaltråkkerne

Sandefjord er nærmest ideell for sykkeltrafikk. Fordi 75 prosent av innbyggerne bor innenfor en omkrets på 3 kilometer fra sentrum og hele 95 prosent innenfor 5 kilometer.

Kjell Wold

Etter fire år som sykkelby er de drøye 40.000 innbyggerne blitt litt mer av et syklende folkeferd. Undersøkelser viser at sykkeltrafikken øker fra oppstarten i 2005 til 2008. Nær 26 millioner kroner er sprøytet inn i hvalfangerbyen ved utgangen av 2009 for å gjøre den mer miljø- og sykkelvennlig.

Mange tiltak

– Vi har gjort veldig mye på få år, selv om noe gjenstår både i år og neste år, sier en ivrig sykkelbyprosjektleder i Sandefjord kommune, Ole Jakob Hansen.

Han nevner i fleng:

- 2,8 km sykkelfelt
- Utbedring av seks sterkt trafikkerte kryss inn mot sentrum
- 287 sykkel-p-plasser i byen hvorav 120 står under tak
- Sykkelkart til alle husstander
- Sykkelaksjoner
- Sykkelorientering
- Informasjonskampanjer
- Sykkeltellepunkt
- Skilting
- Opphøyde fotgjengerfelt
- Nye gang- og sykkelveger og en rekke andre mindre, men viktige tiltak for bedre framkommelighet på sykkel.

– Vi er overbevist om at parallell satsing på fysiske tiltak og motivasjon gir synergieffekt der én pluss

én blir mer enn to, sier Hansen.

– Vi har samarbeidet godt - Sandefjord kommune, fylkeskommunen og Statens vegvesen, hatt en dedikert distriktsleder i vår etat, stort engasjement i prosjektgruppa og målrettet arbeid for å gjøre byen tryggere og øke sykkelbruken, sier planansvarlig for sykkelbyprosjektet, Lars Olav Farstad i Statens vegvesen.

Tradisjonell bilby

Sykelbyprosjektet har også økt kompetansen hos samarbeidspartene. Informasjon og medieoppmerksomhet har også vært suksessfaktorer for å øke sykkelbruken i en tradisjonell bilby. Prosjektet er på veg mot målet om å gjøre det enklere og tryggere for den som vil sykle enten til og fra jobb og skole, til fritidsaktiviteter, tur, trim eller trening.

Flere planer

– Å bygge i sentrale byområder er komplisert og berører mange interesser. Tiltakene ble realisert uten reguleringsplan. Neste skritt blir å utbedre de mest trafikkerte innfartsstraseene. Det krever en tyngre og mer formell planprosess og blir ressurskrevende, sier Farstad. En fersk hovedplan for sykkeltrafikk i Sandefjord viser hva prosjektgruppa mener skal til av sykkelveger for å få sandefjordingene opp på sykkelsetet. Det er først når syklisten føler seg verdsatt og trygg at han og hun velger bort bilen for å komme seg på jobb og handleturer.

– Vi vet hvordan og vil gjerne bringe Sandefjord fram dit, avslutter de tre fra prosjektgruppa.

Tellepunkt: Bodil Odberg f.v. og Lars Olav Farstad i Statens vegvesen og prosjektleder Ole Jakob Hansen i Sandefjord kommune ved byens nye tellepunkt for sykkel. (Foto: Kjell Wold)



Bølgen: Inger Kristine Lorås i Kongsberg kommune og Kai Midtskogen i Statens vegvesen åpnet sykkelbrua over Lågen i sommer. (Foto: Kjell Wold)

Sølvbyen tar Bølgen

Syklister i Kongsberg rir på en medgangsbølge. Åpningen av sykkelbrua Bølgen over Lågen i sommer var ett av høydepunktene i den profilerte sykkelbyen.

Kjell Wold

– Sykkelbyprosjektet har gitt oss muligheter for bedre tilrettelegging og profilering av sykkel som viktig transportmiddel, sier Inger Kristine Lorås i Kongsberg kommune.

Hun har stått sentralt i prosjektgruppa for Sykkelbyen Kongsberg siden starten i 2005.

På fem år har samarbeidet mellom Kongsberg kommune, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen gitt mer enn 60 millioner kroner til forskjellige sykkeltiltak, der store og viktige infrastrukturtiltak, god informasjon og mange kampanjer har fulgt hverandre som perler på en snor i hele prosjektperioden. Lorås sier Kongsberg kommune vil videreføre prosjektet de neste fire år sammen med stat og fylke.

Nytenkning

Kai Midtskogen i Statens vegvesen mener Sykkelbyen Kongsberg har blitt en suksess fordi de tre etatene har organisert prosjektet i en felles

organisasjon med tre likeverdige parter.

Hverdagssykling

Partene spyttet i 15 millioner kroner hver i perioden 2005-2009. Ytterligere midler og tiltakspenger har gitt om lag 63 millioner kroner til sykkelbyen så langt.

– Informasjon, kampanjer og profilering av sykkel som viktig transportmiddel for hverdagssyklister har vært et viktig supplement til utbyggingen av sykkelvegnett, tilrettelegging for sykkelfelt i mange gater, sikrere krysningspunkter og god drift og vedlikehold av sykkelvegnett, sier Inger Kristine Lorås.

E18 kvartett

■ ■ Fire firmaer er kvalifisert for oppdraget om utforming av ny E18 forbi Farriseidet i Larvik og lokale veger på strekningen Bommestad Sky. Kryssområdet mellom E18, rv. 302 og rv. 303 ligger ved Farrisvannet. Det er Rambøll, Aas-Jakobsen, Cowi og danske Møller og Grønborg. De skal presentere sine forslag til løsninger innen 5. februar 2010.

Costa del Farris

■ ■ E18 prosjektets nye anleggsrigg ved Farrisvannet i Larvik er nå på plass til innflytting denne uka. Da flytter hele prosjektkontoret til Statens vegvesen og E18 Sky-Langangen fra Bommestad til strandkanten ved det berømte kildevannet. Med en beliggenhet som denne skulle nok det borge for duggfriske pauser neste sommer. (Foto: Kjell Wold)



Åpner uka før

■ ■ Lenge var det planlagt at ny rv. 306 (rv.19 fra nyttår) mellom Kirkebakken i Borre og Re grense i Vestfold skulle åpnes 21. desember. Nå er åpningen flyttet til torsdag 17. desember klokken 12.00. Det gleder Tore Aarkvisla (bildet) og kollegene i Statens vegvesen seg til. Horten får nå direkte forbindelse mellom Bastøferga og E18. (Kjell Wold)

Småsalamander: Anne Stine Johnson tv. og Anne Kari Trøan i Statens vegvesen håper å sjå salamander i denne dammen kanskje allereie neste år. Nå nøyer dei seg med å telle froskar. (Foto: Kjell Wold)



Vil lokke salamander tilbake til dammen

I eit lite myrområde nokre hundre meter aust for ny E18 Sky-Langangen ligg ein liten, idyllisk, nybygd dam og speglar seg i lav haustsol. Dammen skal bli salamanderheim om få år.

Kjell Wold

Vi er i eit bortgøymd skogsområde på Lønnebakke ved Langangen i Porsgrunn kommune i Telemark. Her er det tidligare registrert forekomst av den trua arten småsalamander.

Nokre månader før toga det inn store anleggsmaskiner inn i det kuperte skogs-terrenget mellom Farrisvannet og Langangsfjorden, og det vert bygd ein ny salamanderdam.

Gode erfaringar

– Det fins gode erfaringar med bygging av slike dammar fleire andre stader i landet, og vi bruker den ekspertise vi har for at resultatet skal bli best mogleg, seier biolog Arne Heggland i Statens vegvesen.

Han gav faglege råd då dammen vert teikna og bygd i vår. Den ligg i eit område med godt tilsig av vatn og sol. Dammen er stor og djup nok til at salamander og andre amfibia skal kunne trives i dette sær-egne våtmarksområdet. Midt ute i dammen ligg ein diger stein som kan bli ein god gøymestad for den raudlista amfibiearten.

Langs vasskanten er det godt med vegetasjon som både kan være gøymestad og tiltrekke seg småkryp som amfibia lever av.

Erfaringar viser at vegetasjon og insektliv etablerer seg raskt i slike kunstige dammar. I tillegg er det flytt over tuer med vegetasjon og nokre lass med botnmateriale frå den gamle dammen for å påskynde etablering av eit økosystem i den nye dammen.

Inspeksjonar

Salamanderdammen ligg og langt nok unna veganlegget til at byggeverksemda ikkje forstyrrar eller påverkar myrområdet i nemeverdig grad. Arne Heggland regner med at miljøtiltaket skal følgjes opp med jamlege inspeksjonar under den tre år lange anleggsperioden for motorvegen like ved. Innan vegen er ferdig og trafikken satt på sommaren 2012, håper biologen at arten

småsalamander igjen skal ha funne tilbake til sitt naturlege område og stifta bo i dammen på Lønnebakke.

Frosk og vannløpar

Slike dammar er rene oasar i landskapet og har ein funksjon for mange artar i tillegg til amfibia.

Da Vegen og vi inspiserte dammen ein vakker haustdag seint i oktober i følgje med miljøkoordinator Anne Kari Trøan og assisterande byggeleiar Anne Stine Johnson i Statens vegvesen, var det allereie tydeleg liv i dammen. Insekt som vannløpare og ulike, små larvar hadde funne vegen til dammen.

Tre froskar i ulike storleikar og farger vert også observert under vårt korte besøk. Men ingen salamander - enda.

– Men med dei gode resultatene vi har frå tilsvarande dambygging andre stader i Sør-Noreg, har vi godt håp om at småsalamander og skal finne tilbake til sin nye dam her i Langangensskogane, seier biolog Arne Heggland i Statens vegvesen.

AKTUELT

Åpnet "missing link"



■ ■ Gående og syklende på Ringveien i Sandefjord kunne 7. desember endelig åpne sin "missing link". Da ble det omfattende gang- og sykkelvegnettet koblet sammen med strekningen som manglet mellom Frøyas vei og Linglemvei øst for bykjernen. Biten som manglet er på 850 meter. Firmaet Carl C. Fon gjorde jobben til vel 6 millioner

kroner som også omfatter nytt fortau på andre siden. Elever fra Breidablikk ungdomsskole deltok på åpningen sammen med f.v. Bodil Odberg og Roar Gärtner i Statens vegvesen, ordfører Bjørn Ole Gleditsch, fylkesordfører Tom Holte, Ole Jakob Hans i Sandefjord og Lars Olav Farstad i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)

Julehandel i Blindheimsvik Landhandel

■ ■ Rammen kunne ikke vært bedre da Norsk vegmuseum inviterte alle sine venner til Julehandel på Blindheimsvik Landhandelen første kvelden i desember. Nysnøen hadde kommet et par dager tidligere og en stor hvit fullmåne steg opp på kveldshimmelen da de første kunden ankom butikken. Rundt 100 personer tok

turen innom landhandelen. I butikken var det trangt foran disken og travelt bak. Det ble solgt kremmerhus med godteri, kaffe, julegaver til store og små og ikke minst julepynt i retrostil. – Vi har hatt rekordomsetning i dag og er kjempefornøyde med arrangementet", sier Tove Evensen - omviserleder ved Norsk vegmuseum.



Foto: Åsmund J. Sletten

Detour: Publikum i New York kikker inn i utstillingen "Detour" om nasjonale turistveger. (Foto: Hege Lysholm)



Internasjonale turistveger

Over 100.000 rundt om i verden har sett utstillingen "Detour" om Nasjonale turistveger. Den har vært på turné i mange land og satt sine spor.

Henriette Erken Busterud

"Detour", som betyr omveg, ble åpnet for et par år siden i Berlin. Siden den gang har den hatt flere stopp før den nylig ble satt opp på Parsons School of Design i New York. Til høsten blir også turistvegen en liten del av det norske glansbildet på verdensutstillingen i Shanghai.

Begeistrer

Detour-operatør Hege Lysholm i Statens vegvesen, som nylig kom hjem fra åpning av utstillingen i New York, kan fortelle at våre nasjonale turistveger har skapt stor begeistring rundt omkring.

– Utstillingen skapte såpass begeistring i Frankrike at ambassaden har bidratt til en miniaturløsning som ble åpnet i Strasbourg for tre uker siden. Den norske

ambassaden i India har også hatt en presentasjon i New Delhi. Og i etterkant av utstillingen vi hadde på Norsk Design og Arkitektursenter (DogA) i Oslo for tre år siden fattet SVT2 interesse, og laget en episode om turistvegene til en serie kalt Bästa Formen i Sverige – som ga store ringvirkninger.

Til Shanghai

Nå er det ønske fra høyere hold om at de nasjonale turistvegene skal representere Norge på verdensutstillingen EXPO 2010 i Shanghai som åpner til våren.

– Det jobbes nå med utkast til denne utstillingen, som blir et samarbeid mellom Statens vegvesen, Utenriksdepartementet, Innovasjon Norge og Norsk Form. Disse har vi også samarbeidet med i forbindelse med de andre utstillingene, i tillegg til ambassader rundt omkring, sier Lysholm.

14.000 bøker verden rundt

– Jeg vil tro vi har spredt bøker om turistvegene til 25-30 land – både i forbindelse med utstillinger, via henvendelser og som gaver når kolleger er ute og reiser. Jeg har til og med sørget for at det ligger en bok i Nord-Korea, sier Lysholm som måtte støvsuge vegvesenriket for de siste bøkene

før miniaturløsning i Strasbourg. Til våren kommer boka i en ny oppdatert versjon i forbindelse med verdensutstillingen.

Skaper begeistring

Kommunikasjonssjef Pia Bodahl hos Norsk Form synes det er artig å se hvordan arkitektur blir brukt til å fortelle om Norge, og at det er andre ting enn troll, vikinger og fjorder som skaper interesse. – Jo, det har vært mye medieoppslag, sier Bodahl, som har hatt ansvar for mye av presseoppbygget i forbindelse med utstillingene i utlandet. – Vi ser at dette er et veldig takknemlig tema å selge inn og det skaper stor entusiasme både hos allmennheten og blant fagfolk. Det er gjennomgående bra pressedeckning, både på lokalavisnivå og i større tidsskrifter.

Det er også fokus på turistvegene når Innovasjon Norge markedsfører Norge i utlandet.

– Kombinasjonen av spektakulær arkitektur og natur er en bra. Vi bruker turistvegene på flere områder når vi markedsfører Norge. Vi har blant annet vist fram turistvegene i forbindelse med pressebesøk her, noe som har gitt mye positiv omtale, sier reiselivsdirektør Per-Arne Tuftin i Innovasjon Norge.

FAKTA

18 Nasjonale turistveger skal stå ferdig i 2016.

Nasjonale turistveger i dag:

- Sognefjellet
- Gamle Strynefjellsveg
- Rondane
- Hardanger
- Lofoten
- Helgelandskysten nord

Disse får status og skiltes som Nasjonal turistveg innen 2012:

- Jæren
- Ryfylke
- Gaularfjellet
- Aurlandsfjellet
- Geiranger – Trollstigen
- Valdresflya
- Atlanterhavsvegen
- Helgelandskysten sør
- Andøya
- Senja
- Havøysund
- Varanger



Må utbedres

■ ■ Geiteryggtunnelen (bildet) på rv. 50 Hol-Aurland må utbedres for 30 millioner kroner. På neste års budsjett har Statens vegvesen satt av 28 millioner kroner til oppgradering av teknisk utstyr på den 3,2 kilometer lange tunnelen. Budsjettet vedtas i fylkestinget i Buskerud denne uka. Jobben skal gjøres neste sommer. (Foto: Kjell Wold)



Kleppestø til Norconsult

■ ■ Mangeårig vegvesenmedarbeider Bjørn Kleppestø skifter beite til Norconsult på nyåret 2010. Kleppestø jobbet i mange år med rv. 23 Oslofjordforbindelsen før han fortsatte som prosjektleder for Vegpakke Drammen og E18 utbyggingene. I Norconsult skal han jobbet ved hovedkvarteret i Sandvika med samferdsel og tunneler.



Dyr og lang rassikring

■ ■ Rassikringen av fjellskrenten på E18 ved Tranby (bildet) i Lier blir mer omfattende og dyr enn først planlagt. Arbeidet startet i september og skulle ta noen uker. Den er ferdig i januar 2010. Mesta AS har fjernet 5000 kubikkmeter stein og masse. Fjellet skal sikres med bolter og nett, sier byggeleder Erik Foslien i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold).



Det viktige året

Den nye **direKTøren**: Lars B. Kalfoss leder IKT og varlser en rekke forbedringer for brukerne i 2010: (Foto: Mark S. Berger)

IKT-avdelingen og den nye IKT-direktøren Lars B. Kalfoss har et hektisk år foran seg. Her går han igjennom de viktigste IKT-oppgavene for 2010.

Mark S. Berger

IKT er sentralnervesystemet i enhver stor, moderne organisasjon. Statens vegvesen er intet unntak. Den nye IKT-sjefen Lars B. Kalfoss varsler sterkere fokus på brukerne og bedre samarbeid med organisasjonen ellers i 2010.

Ny organisasjon

– Det er en rekke stor oppgaver som ligger foran oss. Vi har et klart forbedringsbehov, og forbedringspotensial. 2010 blir et spennende, og krevende år. Her er de største utfordringene slik Kalfoss vurderer det:

- Den aller øverste overskriften er for oss "Ny organisasjon", sier Kalfoss.

Fra å være spredd på fem regioner, samt Vegdirektoratet, blir IKT nå samlet til ett rike under Kalfoss' ledelse.

– Gjennom organiseringen legger vi et mye bedre fundament for å kunne tilby bedre tjenester til brukerne rundt om i etaten. Man vil nå få en IKT-organisasjon som tar større ansvar enn tidligere, sier han.

Han peker på to områder som særlig vil bli påvirket, nemlig systemforvaltning og drift.

– Vi skal få til en bedre forvaltning og videreutvikling av systemer. Systemforvaltning blir samlet i en egen seksjon. I tillegg vil ansvaret for infrastruktur bli samlet ett sted. Det vil dermed bli enklere å forholde seg til, mer logisk og tydeligere.

Treghet

Ifølge Kalfoss er han opptatt av at han og folkene hans skal jobbe tett med de forskjellige prosjektgruppene, som for eksempel Autosys og MIME-prosjektet.

– Det er viktig med tett samarbeid for å sikre gode løsninger, sier Kalfoss.

Mange ansatte opplever at maskinene deres arbeider tregt. Dette står høyt på listen over viktige oppgaver i 2010.

– Dette må vi bare rydde opp i. En viktig årsak til tregheten er serverne våre. Det vil derfor skje en omfattende oppgradering av servere, forteller han.

– Mye er gjort i forhold til oppgradering av nettet, men også dette vil vi følge opp i 2010, legger han til.

– Noe av tregheten og ustabiliteten skyldes også svakheter i det enkelte system som må kartlegges og utbedres. På trafikkstasjonene har dette vært spesielt merkbart, fortsetter han.

Rydde opp

Kalfoss kom til Statens vegvesen våren 2009. Han oppdaget raskt at det fantes adskillig flere pc'er enn det er ansatte i etaten.

– Dette må vi få en oversikt over. Mange av pc'ene er trolig gamle og

lite effektive og vi skal derfor sørge for en oppgradering av pc-parken. Mye av dette vil først skje i 2011, men analysen må gjøres i 2010. En gjennomgang av antall pc-er og lisenser vil også kunne gi betydelige gevinster innen drift og vedlikehold.

I dag er det et utall forskjellige systemer i Statens vegvesen, systemer som gjerne er bygget opp uavhengige av hverandre.

– Vi må lage en plan slik at vi får ryddet opp i dette "garnnøstet" av en systemportefølje. I dag er det alt

for stor forskjell i forvaltningen av forskjellige systemer, sier Kalfoss som presiserer at arbeidet må gjøres i tett dialog med de forskjellige brukerne.

– Målet er at vi skal få mer kostnadseffektive løsninger som oppleves som bedre for brukerne, understreker han.

Bedre avtaler

2010 vil også være et år for gjennomgang av en rekke avtaler. Blant annet må man i løpet av året bestemme seg for ny nettverksleverandør. Dagens avtale utløper nemlig i 2011.

– Jeg tror det er mulig å få til bedre avtaler på en rekke områder. Jeg opplever at vi av noen leverandører blir

tatt litt for gitt, sier han.

Kalfoss peker dessuten på vårt mål om at vi skal fly og reise mindre.

– Jeg ser derfor et åpent behov for bedre telefon- og videokonferanseløsninger enn det vi har i dag, sier han.

Et annet punkt han peker på, er kapasiteten rundt prosjektledelse og testing.

– Økt kapasitet på prosjektle-

delse er veldig viktig. Samtidig må vi sørge for et godt regime for testing slik at vi oppnår enda mer robuste løsninger. I denne forbindelse bygges det opp et eget miljø for testing av IKT-systemer.

Streng sikkerhet

Du som jobber mye utenfor kontoret kan glede deg til en ny fjernkassess-løsning.

– Dagens løsning er for tungvint, og for ustabil. Vi må finne en bedre løsning enn den vi har i dag, sier Kalfoss.

For deg som lurar på om Kalfoss vil slakke på sikkerhetsregimet knyttet til pc-bruk er svaret:

– Nei. I en så stor organisasjon som vår må vi ha et strengt sikkerhetsregime, slår han fast.

– Men vi må samtidig sørge for at vi blir flinkere til å tilrettelegge for nedlastning og slike ting for dem som trenger det for å utføre jobben sin, legger han til.

Tilslutt påpeker Kalfoss at "Nye IKT" ikke skal oppleves som mer sentralisert.

– Vi er, og må fortsatt være bevisst på at etatens oppgaver og de aller fleste IKT-brukerne i hovedsak sitter ute i Regionene, og der må IKT fortsatt yte minst like god service som i dag, sier han.

» Man vil nå få en IKT-organisasjon som tar større ansvar enn tidligere

Ambulanseulykker analyseres

I 2009 år har Statens vegvesen begynt å analysere ambulanseulykker. Sammen med Ullevaal universitetssykehus er åtte ulykker undersøkt så langt.

Kjel Wold

– For å ivareta vår rolle som kontrollmyndighet og følge opp tekniske krav som er satt, ønsker vi å undersøke ambulanser som har vært involvert i ulykker. Vi ønsker spesielt å se på innvendig sikkerhet i kjøretøyene, som sikring av pasienter, personell og utstyr for å ivareta både ambulanspersonellet og pasientenes sikkerhet best mulig, sier leder ved Tønsberg trafikkstasjon Klaus C. Ottersen.

Åtte ulykker

Inntil desember 2009 er åtte ulykker med ambulanser undersøkt. Ingen av dem var dødsulykker eller ulykker med alvorlig personskade.

– Overlastproblemer som har resultert i brudd i forstilling og bakstilling på personbilambulanser og problemer og brudd i lettmetallfelger i kombinasjon med vinterdekk, har vært noen av tingene vi har avdekket, sier leder i analysegruppa, Stein Erichsrud i Statens vegvesen.

Han forteller at en av de åtte ambulanseulykkene som er undersøkt i løpet av 2009 var en alvorlig ulykke med relativt høy hastighet. I dette tilfellet var pasienten et barn.

– Men siden alt var gjort riktig med hensyn til sikring av pasient, pårørende, ambulanspersonell og utstyr gikk det forholdsvis bra denne gangen. Det er eksempel på

en ulykke som kunne fått langt større og mer fatale konsekvenser dersom ikke sikkerheten i kjøretøyet var på topp, sier Erichsrud.

Fem personer

Spesialgruppa for undersøkelser av ambulanseulykker består av fem personer. Tre fra Statens vegvesen og to fra Ullevaal universitetssykehus. Stein Erichsrud (leder), Tore Wenaas og Liv Bråmark fra Statens vegvesen og Tønsberg trafikkstasjon sitter i gruppa sammen med Trond Boye Hansen og Geir Engely fra Ullevaal.

I styringsgruppa for ulykkesarbeidet sitter Klaus C. Ottersen (leder) fra Tønsberg trafikkstasjon, Bjørn Jamtli fra Statens helsetilsyn og Erlend Sundland fra St. Olavs Hospital universitetssykehus i Trondheim.

– Arbeidet med ulykkesanalyser styres av Statens vegvesen, Tønsberg trafikkstasjon etter retningslinjer Vegdirektoratet har gitt for de ordinære ulykkesanalysegruppene. For å gjøre arbeidet mest mulig rasjonelt får vi ved behov bistand fra distriktenes ulykkesgrupper. AMK-sentralene og distriktenes ambulansesjefer står også sentralt i dette samarbeidet. Helse-regionene og Statens Havarikommisjon er også informert om opprettelsen av denne ulykkesgruppa, sier Ottersen.

Gransker ulykker: Analysegruppa for ambulanseulykker ved leder Stein Erichsrud (t.h.) i Statens vegvesen har undersøkt åtte ulykker. Einar Volden i Ambulanse Forum er glad for analysearbeidet. (Foto: Kjel Wold)



Streng straff for manipulering

Ein polsk sjåfør manipulerte den digitale fartsskrivaren i vogntoget sitt. Det førte til ni månader utan førarkort og eit førelegg på 30.000 kroner.

Lars Erik Sira

– Dette er det fyrste forsøket i Noreg eg kjenner til der nokon er straffa for slik fusk, seier inspektør Harald Ekremsæter i Statens vegvesen.

Det var inspektørane på Malvik kontrollstasjon nord for Trondheim som i midten av november avdekket det uvanlege forsøket på

å lure seg unna reglane for kjøring og kviletid. Dei fatta raskt mistanke om at noko var gale med fartsskrivaren, og sjåføren innrømte etter kvart å ha manipulert skrivaren slik at den viste at han hadde kvile medan han faktisk kjørte.

– Slik manipulering ser vi svært alvorleg på. Det blir umuleg å kontrollere kjøringa til ein slik sjåfør, og innber at han kan kjøre i 24 timer i døgnet sju dagar i veka. Dette vil vere ein trafikkfarleg



Alvorleg: Inspektør Harald Ekremsæter ser svært alvorlig på manipulering med fartsskriver. (Foto: Privat)

sjåfør og er også til skade for konkurransevilkåra. Vi reagerer særleg strengt fordi sjåføren medvitande har manipulert skrivaren og så forsøkt å skjule brotet, seier Ekremsæter.

Til historia høyrer det også med at polakken forsøkte å komme seg unna kontrollen.

– Sjåføren rygga 5-600 meter på E6 for å ta inn på ein sideveg, ei handling som i seg sjølv er trafikkfarleg. Eit tips frå ein anna sjåfør gjorde at vi fikk tatt han inn til kontroll, fortel Ekremsæter.



Tatt for fusk: Føraren av dette vogntoget hadde fuska med fartsskrivaren. (Foto: Harald Ekremsæter)



Millioner til sikring: Ole Egil Hagen (til venstre) og Kurt Skagen er enige om at de tre 32 år gamle Strynefjellstunnelene er kommet i en tidsklemme. Millioner trenges til sikring nå, men valg av langsiktig løsning ligger fortsatt et år fram i tid. (Foto: Håkon Aurlien)

Strynefjells-tunnelene i tidsklemme

FAKTA

Flere alternativer

Utredningen tar for seg et nullalternativ, som stort sett dreier seg om å beholde dagens tunneler som de er etter nødvendig vedlikehold, og tre hovedalternativer:

Et alternativ er å følge eksisterende trasé, men å utvide tunnelene og sikre Grasdalen mot skred med overbygg eller tunnel. Innenfor dette alternativet er det flere mulige løsninger. En er å utvide tunnelene til 4,2 meters høyde beholde dagens kjørebanebredde på ca 5,5 m.

– En risikovurdering vil vise om dette er forenlig med nye tunneldirektiv, og om det da er mulig å opprettholde to veis trafikk i tunnelene, sier Kurt Skagen.

En annen er å utvide tunnelen til full standard med 4,5 meters høyde og 6,5 kjørebanebredde.

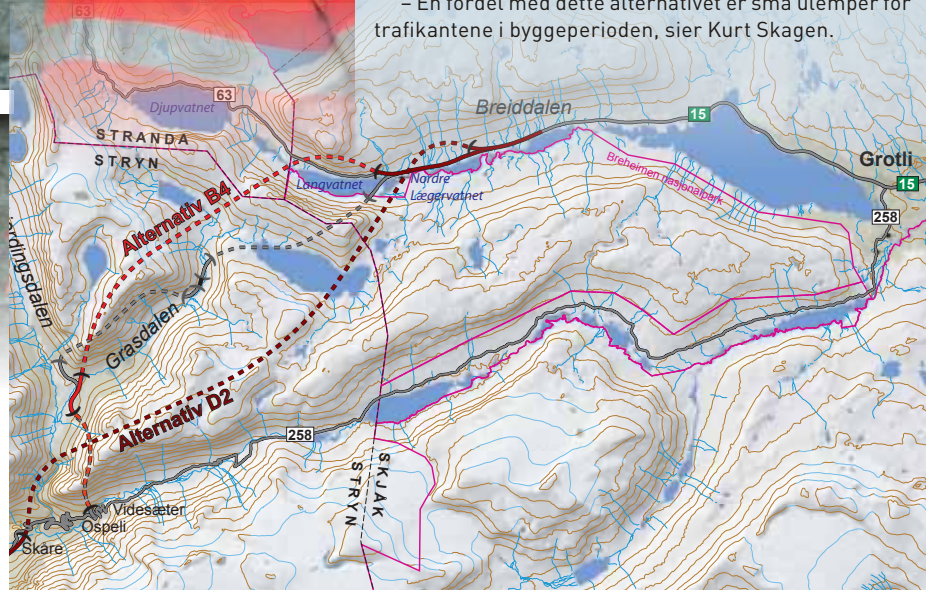
– Erfaringen fra E16 er at dette arbeidet vil kreve full stengning i to år, eller delvis stengning over fire år, sier Skagen.

Alternativ B er å bygge en parallell ny tunnel på 11 kilometer ved siden av dagens tunneler. Når den er ferdig kan trafikken gå der. Sommerstid kan møtende trafikk i hver sine tunneler.

– Dette kan også være et godt alternativ med tanke på å oppfylle intensjonene i verneplanen for rv 15 om å ta vare på nåværende veg, sier Skagen.

Alternativ D starter lenger nede i dalen. Høydeforskjellen er 750 meter og kravet om maks stigning på 5 prosent gir en lengde på 15 kilometer.

– En fordel med dette alternativet er små ulemper for trafikantene i byggeperioden, sier Kurt Skagen.



De 32 år gamle Strynefjellstunnelene på Norges tak er i ferd med å komme i en real tidsklemme. Tunnelene trenger millioner til vedlikehold nå, men det hindres av langsiktige planer for en utbedring som kan ende med helt ny tunnel.

Håkon Aurlien

– Vi mener det er viktig å vurdere alle alternativer når vi ser at vi er i ferd med å bruke en halv milliard kroner på en oppgradering som sannsynlig ikke vil være en god løsning for 30 nye år, sier Kurt Skagen i Statens vegvesen Region vest.

Muligens kan en helt ny tunnel til 1,5 milliarder kroner være samfunnsmessig best ved utbedring av Rv 15.

– Men nå kan vi ikke vente lenger, sier Ole Egil Hagen.

Han er Vegvesenets byggeleder for drift og vedlikehold av tunnelen, en oppgave som formelt ivaretas av Statens vegvesen Region øst, og opplever at planer som ligger mange år inn i fremtiden er blitt et hinder for vedlikeholdsarbeid som sikrer tunnelen i hverdagen.

Fra 1977

De tre tunnelene på til sammen 10,8 km ble tatt i bruk høsten 1977

men offisielt åpnet av Kong Olav i 1978. Den gangen ble det trukket et lettelsens sukk da den gamle Strynefjellsvegen mellom Ospeli og Grotli, i dag en populær turistveg, ble avløst av en ny veg som møtte Geirangervegen noen kilometer vest for Grotli.

Tunnelene ble bygd etter god standard den gang, men er for små etter dagens standard. Vegbredden er smalnet inn til 5,5 meters bredde mellom de hvite kantlinjene for å gi plass til fire meter høye vogntog. I dag er ønsket syv meters bredde og 4,5 meters høyde.

Grasdalen, en åpen strekning mellom den øverste Grasdaltunnelen og den midterste Oppljostunnelen, har i tillegg vist seg å være rasutsatt og veien må rett som det er stenges.

Sikrere veg

I mange år har det politiske miljøet i Stryn vært opptatt av hvordan man skal få en sikrere veg mot øst. Utfordringen er en gjennomsnittlig trafikk på 800 biler om dagen, varierende fra 300 i januar til 2000 i juli. Men andelen nyttetraffic er høy og gjennom behandlingen av Nasjonal Transportplan har Stortinget åpnet for bruk av 500 millioner kroner til utbedring fra 2012.

I disse dager pågår geotekniske undersøkelser i fjellområdet. Om et års tid vil kommunepolitikere i Stryn og Skjåk få seg forelagt en utredning og en anbefaling om valg av alternativ. Ender planene med et beløp over 500 millioner kroner, må de til ny behandling i Stortinget.

– Må sjekke bak tunnelhvelvene nå!

–Det er ikke godt å være ansvarlig for sikkerheten inne i tunnelen og å være utrygg på hva som befinner seg bak hvelvene, sier Ole Egil Hagen.

Håkon Aurlien

Han er Statens vegvesens byggeleder for funksjonskontrakten som omfatter Strynefjellstunnelene. Og han er urolig.

En inspeksjon av de 32 år gamle tunnelene i april førte til litt fjellrensk, som vil si fjerning steinbiter som hang løst på innsiden av tunnelene der fjellet er synlig. Noe ble tatt med en gang, mens noe ble merket for fjerning nå i vinter.

Aluminiumsskjold

Men omlag en tredjedel av tunnelengden har et aluminiumsskjold rett innenfor fjellet. Det skal lede bort dryppvann men også fange opp små steinnedfall.

I fjor løsnet en stor stein og gikk gjennom hvelvet. Steinen ble like etter påkjørt av en buss, som punkterte.

Ingen vet hvor mye løst fjell som befinner seg bak aluminiumshvelvet. For å finne ut det må hvelvet tas ned. Det vil koste et sted mellom 50 og 80 millioner

kroner, avhengig av hvor mye nytt hvelv som må på plass igjen.

Appellert

Hagen og hans kolleger har appellert til kolleger som igjen har bedt departement og Storting om penger, men foreløpig har ikke det gitt uttelling.

–Den store frykten er at en stein faller ned akkurat mens en

bil eller buss passerer. Det vil kunne bli en katastrofe på turistruta mellom Stryn og Geiranger, sier Ole Egil Hagen.

Ole Egil Hagen er daglig ansvarlig for sikkerheten i Strynefjellstunnelene, og er urolig for hva som befinner seg bak de 32 år gamle aluminiumshvelvene. (Foto: Håkon Aurlien)



TRAFIKKSIKKERHET

Opplyste ungdommer: 14-åringene Julie Langseth og Ida Kristiansen Høgli har utviklet en idé til et forbedret gangfelt. De kaller ideen sin for Walk Light. Klassekamerat Egil Hede var også med på ideen, men kunne ikke være til stede.

Vil bedre sikkerheten i gangfelt



14-åringene Julie Langseth og Ida Kristiansen Høgli fra Krøderen gikk helt til topps i konkurransen Unge Entreprenører med sitt opplyste gangfelt. De håper oppfinnelsen vil bedre sikkerheten i fotgjengerfeltene.

Steinar Sund

Utgangspunktet deres for ideen var den tragiske ulykken på Slemmestad i januar, da ei jente ble påkjørt i et gangfelt i Slemmestad og ble hengende fast under bilen flere kilometer.

– Den hendelsen satte tankene i sving, forteller Ida, som var den i gruppen som først kom på ideen om å lage en forbedret utgave av et gangfelt.

De håper at et gangfelt med innebygget lys vil gjøre bilistene litt

mer oppmerksomme.

– Vår visjon er null drepte og null skadde i trafikken, sier Julie.

Ungdommene er elever ved Krøderen ungdomsskole, og hele klassen skulle arbeide med oppfinnelser med tanke på konkurransen Unge Entreprenører. I deres gruppe var det Ida som hadde den opprinnelige ideen.

– Jeg tenkte ikke på et opphøyd gangfelt, men ville bare lage et gangfelt med lys under, forteller hun. Gruppen har siden arbeidet videre med ideen i samråd med

læreren, og resultatet har blitt en prototyp av et gangfelt som er hult under for å gi plass til en lyskilde som drives med strøm fra et solpanel. Solpanelet tenker de seg kan sitte på gangfelt-skiltet. Solcellepanelet vil levere strøm til et batteri.

Fotgjengere som vil krysse veien, må trykke på en knapp. Da vil fotgjengerfeltet lyse i omlag 1 minutt, noe som vil være tilstrekkelig til å komme seg over veien.

Med denne oppfinnelsen har ungdommene slått ut 2500 konkur-

– Vi hadde først kvalifisering i klassen. Der var alle med, forteller Ida. Etter at de passerte det første nål-øyet, ble ideen presentert for rektor, som mente den var god nok til å gå videre til mellomrunden i Hønefoss.

Derfra gikk de også videre til finalen i Kongsberg der de konkurrerte mot 9 andre grupper med gode ideer.

I finalen gikk de helt til topps, og mottok en premie på 3000 kroner fra Innovasjon Norge.

Susannes venner sikret gangfelt

Susannes venner fikk æren av å åpne det lysregulerte gangfeltet på vegen der skolevenninna Susanne Auke ble kjørt ned. Susanne ble slept 4 kilometer under en bil, men overlevde.

Bente Espeseth

– Det er ikke vanlig at Statens vegvesen markerer åpningen av et lysregulert gangfelt, sa distriktssjef

i Nedre Buskerud Hans Jan Håkonsen da feltet ble tatt i bruk mandag 16. november.

Men dette var heller ikke en helt vanlig fotgjengerovergang, understreket Håkonsen. Fotgjengerkryssingen på Slemmestadvegen ble bygget som følge av den tragiske ulykken 18. juni i år. Da ble 14 år gamle Susanne først påkjørt av en bil, deretter ble hun truffet av en annen bil og slept under bilen i 4 kilometer.

En underskriftskampanje Susannes venninner satte i gang i høst for bedre sikring av deres

skoleveg førte til den raske reaksjonen fra Statens vegvesen og ordføreren i Røyken. Susannes venninner ble rost for sitt store engasjement, mens jentene og ordføreren roste Statens vegvesen for rask respons og et fint anlegg.

Grønt lys: Susannes venninner, f.v. Stine Berggren, Sandra Orheim, Cathrine Nordheim og Yvonne Carlsen, fikk æren av å åpne nytt lysregulert gangfelt på Slemmestadvegen. (Foto: Bente Espeseth)



Brikkebruk: AutoPASS-brikken kan brukes på mange områder. (Illustrasjon: Jon Opseth)



MULIG FREMTID FOR AUTOPASS:

Kø av ting du kan betale med brikken

I framtida er det teknisk sett ikke noe veien for at du kan betale piggdekkgebyr, bensin, bilvask og biffsnadder med AutoPASS-brikken din.

Henriette Erken Busterud

Per i dag er det bare mulig å bruke brikke som betaling i bomstasjoner, på ferje, i parkeringshus og som adgangskontroll. Kanskje den i framtida kan brukes til å sjekke om du har betalt årsavgift? Eller informasjon fra brikka kan brukes til reisetidsinformasjon slik at du vet hvor lang tid det tar å kjøre ned på hytta når det er kø.

Først i Norge

– Det norske firmaet Q-free var blant de første i verden som lagde denne type bombrikke på slutten av 80-tallet. Bomringen i Trondheim var første sted den ble tatt i bruk. Mens brikken først bare kunne brukes på ett sted, kunne

den i 2004 brukes i flere bomanlegg i Norge. Fra 2007 var det mulig å bruke den i nordiske bomanlegg. Og nå er det altså mulig å bruke den til å betale ferjepasserer, forteller seniorrådgiver Robert Fjelltn Bøe (lite bilde) i Statens vegvesen.

Adgangskontroll

– Bombrikken kan brukes som adgangskontroll i stedet for kort med kode ved at den programmeres slik at porten åpner seg. Telenor har testet ut hvordan brikken fungerer som adgangskontroll i deres lokaler på Fornebu. Enkelte parkeringshus i Oslo tester også bruk av betaling med brikke. I Stavanger har de "pullerter" som går opp og ned i gata, slik at utrykningskjøretøy med registrerte brikker kan kjøre inn i gata, forteller Fjelltn Bøe.

Sintef har for øvrig intervjuet både dem som har testet brikken til parkering og adgang, og tilbakemeldingene var positive.

Mange forespørslers

–Vi har fått veldig mange henvendelser fra bedrifter som ønsker å bruke brikken både til parkering

og adgangskontroll og bilvask. Når det gjelder biffsnadder og annen veikro-mat eller bigbite på en bensinstasjon er det foreløpig ingen som har spurt, men det er ingen teknisk hindring for at den også kunne vært brukt til det, svarer Fjelltn Bøe på spørsmål om det lar seg gjøre.

– Vi er i dialog med Samferdselsdepartementet om prinsipper for hvordan brikka skal brukes, og ikke minst hvordan vi skal ivareta personvernet. Og den vil først og fremst bli brukt i tilknytning til Statens vegvesens oppgaver, understreker Fjelltn Bøe.



Første ferje med AutoPASS

Fra 5. januar kan bilistene betale med AutoPASS-brikken på ferja mellom Flakk og Rørvik i Sør-Trøndelag.

Henriette Erken Busterud

Dermed kan du kjøre på ferja på samme måte som når du kjører gjennom en automatisk bomstasjon. De som ikke har brikke blir fotografert og får faktura i posten, eller de kan betale om bord. Billettboden blir nedlagt, noe som sparer 2 millioner kroner per år.

Første i Norge

– Dette er det første ferjesambandet der du kan betale med brikke. Det har vært en prøveordning med å bruke AutoPASS her i to år, men kun for de som betaler full pris. Vi har fått gode tilbakemeldinger fra disse. Nå har vi også lagd løsning for de som har rabattavtale med rederiet, slik som pendlere, sier Fjelltn Bøe.

De som har tilleggsavtale med det rederiet får halv pris på ferjeturen dersom de betaler inn forskuddsvis. De som bare har avtale med et bompengeselskap et annet sted i landet, må betale full pris.

Flere vil ha

– Flere andre ferjesamband og fylkeskommune ønsker å bruke AutoPASS for betaling. Men vi vil ha dette i drift noen måneder før

vi vil utvide bruken til andre riks- og fylkesamband. Det forutsetter at et enklere takstregulativ enn på vanlige ferjesamband der det ofte er ti ulike kjøretøyklasser og to passasjerklasser. Med brikke kan en bare ha tre bilklasser og fritak for passasjerer, opplyser Fjelltn Bøe.



Betaler med AutoPASS: Fra 1. januar kan bilistene betale med AutoPASSbrikke på ferja mellom Flakk og Rørvik. Dette er den første ferja i landet der dette er mulig. (Foto: Knut Opeide)

PERSONAL



Nyttig kurs: Torgeir Haugen og Ina Abrahamsen, to av Vegvesenets nye ledere hadde stort utbytte av basiskurset for ledere. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Nye ledere på rett kurs

For 13. gang er det arrangert basiskurs for ferske ledere i Statens vegvesen. I løpet av tre samlinger har de fordypet seg i ledelse, overordnede krav og retningslinjer

Henriette Erken Busterud

Avslutningen på kurset var dannet - en aften med Fanny og Alexander på Nationaltheatret der de også fikk en prat med regissøren i kulissene. Vegen og vi tok en prat med to av

deltagerne, Ina Abrahamsen og Torgeir Haugen.

Ina Abrahamsen har vært leder for 15 personer på Transportanalyse- og miljøseksjonen på Ressursavdelingen i Region øst siden våren 2009. Hun er sivilingeniør og har vært elleve år i Vegvesenet, men lederjobben har hun bare hatt siden 1. april.

- Kurset var veldig bra. Noe av det beste var delen om styrings- og ledelsessystemet, det gjorde inntrykk. Ellers lærte vi om ulike personligheter. Vi vet jo at vi er forskjellige, men det er interessant å bli mer bevisst på hvorfor vi reagerer og takler ting ulikt, noe som også gjør at vi må følge opp medarbeidere ulikt. Kanskje kurset kunnet blitt utnyttet enda bedre til å fortelle oss

hva slags ansvar vi har overfor medarbeidere og hvordan vi skal lære å dra i samme retning, sier Abrahamsen, som gjerne diskuterer utfordringer med sitt nye ledernetverk senere.

Knallbra kurs

Torgeir Haugen er tilsynsleder i Region øst, men fra nyttår blir han områdeleder på Trafikant og kjøretøyavdelingen i Oppland med 54 medarbeidere. Haugen er utdannet i Politiet og har jobbet der i elleve år, blant annet åtte år i Beredskapsstroppen, der han stortrivdes. Han har også vært ett år i FN-tjeneste, som team-leder for en internasjonal politienhet i Kosovo.

- Dette er den første lederjobben

min, men jeg har hatt lederoppgaver før. Jeg trives kjempegodt og har flinke og kunnskapsrike kolleger. Jeg føler også at det er en god og inkluderende lederstil her med tett og uformell kontakt mellom ulike nivå, sier Haugen.

Mer konsis ledelse

Kurset synes han er knallbra:

- Det er konkret, og vi lærer akkurat det vi trenger - som hvordan vi skal drive møter og ha medarbeidersamtaler. Vi har lært om helheten og hva vi styres etter, noe som ikke minst er nyttig nå når vi jobber med resultatavtalene våre. Det var også veldig positivt at vegdirektøren tok seg tid til å være sammen med oss et par timer og åpnet for spørsmål. Alle ledere bør

ha dette kurset i løpet av første år som leder her, mener Haugen.

På spørsmål om hva han tror ledelsen i Statens vegvesen har å lære av Politiet, svarer han:

- Jeg tror nok Politiet generelt har mer å lære av Statens vegvesen enn omvendt, for eksempel er det mindre hierarkisk her, og vi er bedre på langsiktig planlegging. Men hvis en skal overføre noe fra Politiet, så er det nok at det er en klarere og mer konsis ledelse uten så mange omkamper og kompromisser. Sjøl om mye er veldig bra her, kan det alltid bli bedre. Jeg har en følelse av at mange ting som er godt ment og igangsatt, men ikke fullt ut gjennomført - som kvalitets-sikringssystemer.

Fra Bjørvika til Paris



Johanne Solheim skal snart ha permisjon som omvisningsleder på Bjørvikasenteret til fordel for rådgiverstilling hos PIARC i Paris.

Henriette Erken Busterud

PIARC er den største globale orga-

nisasjonen innen veg- og transportsektoren. De har hovedkontor i Paris og har ordning der de nordiske landene ruller på å ha en rådgiverstilling for sekretariatet.

Johanne Solheim har master i internasjonal politikk fra England, og har vært leder for informasjonssenteret i Bjørvika siden februar i fjor. Og fra midten av februar skal hun altså være rådgiver for PIARCs sekretariat.

- Jeg skal assistere sekretariatet og

Til Paris: Janne Solheim, leder av informasjonssenteret i Bjørvika, skal jobbe ti måneder som rådgiver hos PIARC i Paris. I stedet for å ha operasenter som nærmeste nabo får hun kontor i et av Paris' landemerker, den moderne triumfbuen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

kommisjoner der jeg kan. Arbeidsspråket er engelsk, men jeg hadde allerede meldt meg på franskkurs før jeg søkte stillingen og håper å lære meg språket. Jeg ser fram til å lære om samferdselsutfordringer andre steder, fransk arbeidsliv og kultur og er veldig glad for å ha fått denne muligheten, sier Solheim, som ikke har vært i Paris siden hun var liten.

Marit Due Langaas og Per Morten Lund er andre vegvesenansatte som har hatt denne stillingen.

Søker nyutdannede

Statens vegvesen søker nyutdannede med høyere utdanning til rekrutteringsprogrammet sitt.

Henriette Erken Busterud

Programmet går over to år og er en kombinasjon av praksis med fadderveiledning og opplæring på samlinger.

Alle deltakerne ansettes i faste stillinger, og programmet er lagt opp slik at deltakerne kan jobbe på våre regionskontorer, distriktskontorer eller prosjekter over hele landet. Når programmet er ferdig kan deltagerne påvirke hva de ønsker å jobbe videre med.

Dette er femte runde med rekrutteringsprogram, og rundt 350

søkte om å bli med på forrige kull.

Rundt 650 av Vegvesenets sivilingeniører og ingeniører er over 55 år, så Vegvesenet har en stor utfordring når det gjelder rekruttering.



Statens vegvesen

vegvesen.no/jobb

TETT PÅ

NAVN: Gunnar Eiterjord ■ **ALDER:** 45 ■ **STILLING:** Samferdselssjef ■ **BOSTED:** Vålend i Stavanger ■ **SIVILSTATUS:** Gift, to barn ■ **AKTUELL SOM:** Fra nyttår ansvarlig for å følge opp 80 prosent av vegnettet i Rogaland

Tror etaten har godt av litt sunn konkurranse med private

Han har 15 år bak seg i Statens vegvesen. Nå er han samferdselssjef i Rogaland. Gunnar Eiterjord varslar at hans tidligere arbeidsgiver må slåss med private for å få oppdrag fra hans kontor.

Kjell Wold

– Vi fortsetter det gode samarbeidet med Statens vegvesen, men tror etaten har godt av litt sunn konkurranse med private aktører både på planlegging og byggherreoppdrag.

Sier Eiterjord, som øker sin samferdselsstab til 15 personer på nyåret når forvaltningsreformen trer i kraft. Hele fem av disse stillingene er øremerket vegadministrasjon og planlegging.

Selvstendig

Eiterjord sier at fylkespolitikkerne i Rogaland tydelig har gjort det klart at fylkesrådmannen er "fylkesvegvesjef" og at de vil ha sin egen fylkesvegadministrasjon. Samtidig blir fylkesenheten til Statens vegvesen en viktig og nødvendig støttespiller i forvaltningen og videreutviklingen av det nye fylkesvegnettet. Rogaland fylkeskommunes selvstendige og sterke styring av fylkesvegnettet og prioriteringer av fylkesvegbudsjettet er politisk ønsket og villet helt tilbake fra 1990-tallet. Omorganiseringen og regionaliseringen av Statens vegvesen i 2003 bare forsterket denne holdningen.

Stor planerhet

Rogaland fylkeskommune har allerede i 10-15 år bygget opp et sterkt fagmiljø på areal- og transportplanlegging. Det innebærer at fylkeskommunen de siste årene har tatt hovedstyringen i arbeidet med de årlige fylkesvegbudsjettene og de fireårige handlingsprogrammene og ledet arbeidet med utbyggingssaker.

– Det har også ført til at vi de siste fire-fem årene dels har hatt styring med og tett oppfølging av prosjekter på fylkesvegnettet. At vi har vært aktive på denne måten har ikke gått på bekostning av det gode og nære samarbeidet med Statens

vegvesen. Men skillet mellom oss som bestiller og Statens vegvesen som leverandør av tjenester blir kanskje enda mer markert nå etter nyttår når vi blir en mye større veg-eier enn før, sier Eiterjord.

Sette ut jobber

Rogaland fylkeskommune regner med å sette ut oppgaver til andre enn Statens vegvesen både på plan, prosjektering og byggherresiden. Samferdselssjefen tror det bare kan være sunt og av det gode for alle parter at Statens vegvesen føler at det er noen ute i det private markedet som puster dem litt i nakken.

– Det er andre enn Statens vegvesen som også har god kompetanse på de tjenester vi etterspør. Derfor tror vi det bare er sunt med økt konkurranse på dette området. Det tror jeg også kan virke skjerpene på Statens vegvesen. Med forvaltningsreformen og fylkenes overtagelse av et mye større vegnett tror jeg Statens vegvesen og fylkeskommunene blir mer likeverdige partnere. Det tror jeg begge kan ha felles nytte av, sier samferdselssjefen i Rogaland fylkeskommune.

– Vi har god kompetanse på areal- og transportplanlegging og mer helhetlig samfunnsplanlegging, mens Vegvesenet har kompetanse på veg- og trafikkteknikk. Til sammen bør vi derfor bli en god transportetat, sier han

Vegvesenbakgrunn

Gunnar Eiterjord er født og oppvokst på Tverrlandet utenfor Bodø. Han er utdannet sivilingeniør fra NTH i Trondheim og har tilleggsutdanning i prosjektstyring og ledelse. Han har vært samferdselssjef i Rogaland i snart fem år. Før det tilbrakte han 15 år i Statens vegvesen fra 1988. Den perioden fordelte han mellom Vegdirektoratet i Oslo (1988-93) og Rogaland vegkontor i Stavanger (1993-2004).

I Statens vegvesen jobbet han mest innen plan og utbygging og var også prosjektleder og seksjonssjef. Han har blant annet jobbet med Oslopakke 1, Gardermoenprosjektet, Nord-Jærenpakken og bomringen på Nord-Jæren, Ryfylkepakken, Haugalandspakken og Gjesdalspakken.

FIRE KJAPPE

Hvorfor er det så mange som forulykker i trafikken?

– Sammensatt problemstilling, men statistikk viser at det dessverre er en svært høy andel av ulykkene som skyldes kjøreadferd, blant annet høy fart.

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

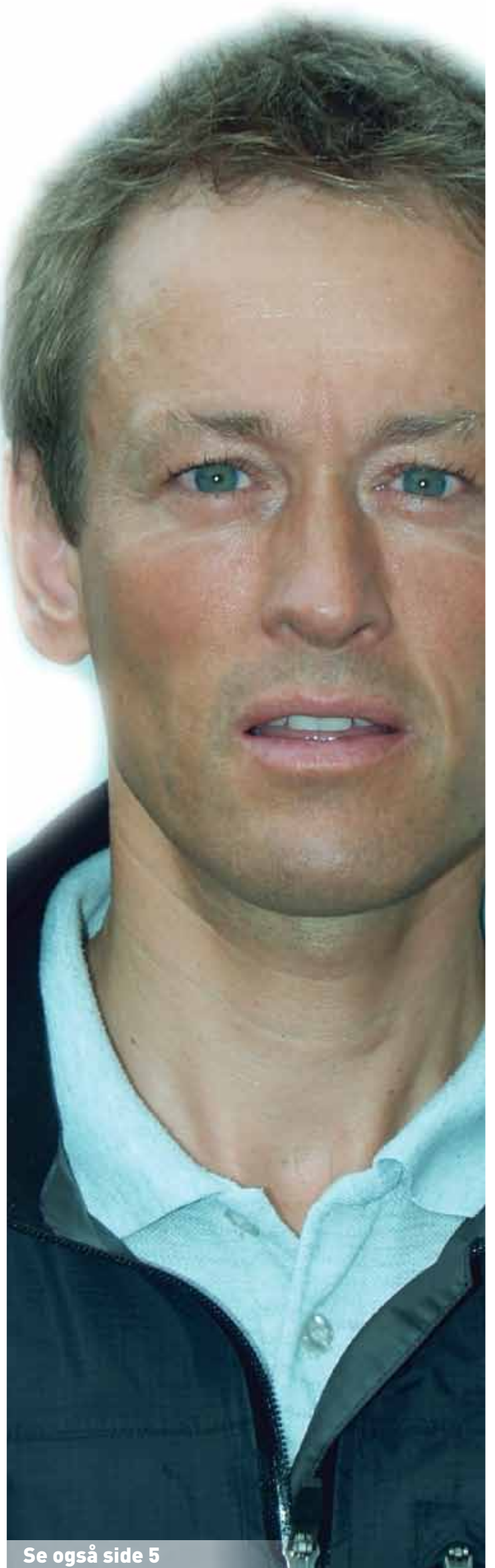
– Være litt mer ydmyk og mindre byråkratisk. Som offentlig etat har dere mye makt. Vegsektoren er en del av et helhetlig samfunn der en som offentlig myndighet aldri må glemme at vi er der for å yte innbyggerne service.

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

– Sette fokus på det jeg nettopp svarte. Ville gi alle ansatte som forpliktet seg til å sykle på jobb i snitt tre dager i uka gratis sykkel med tilhørende utstyr og gode dusj- og garderobeforhold på jobb. Det ville gi bedre produktivitet og folkehelse. Alternativt gi kollektivkort til de som må reise langt.

Hvis du var samferdselsminister for en dag?

– Det samme som for vegdirektøren på departementsnivå. Dagens minister er et godt forbilde. Jeg ville forsøke å være like blid som henne.



Se også side 5

LØSGRUS

HVEM HVA HVOR?

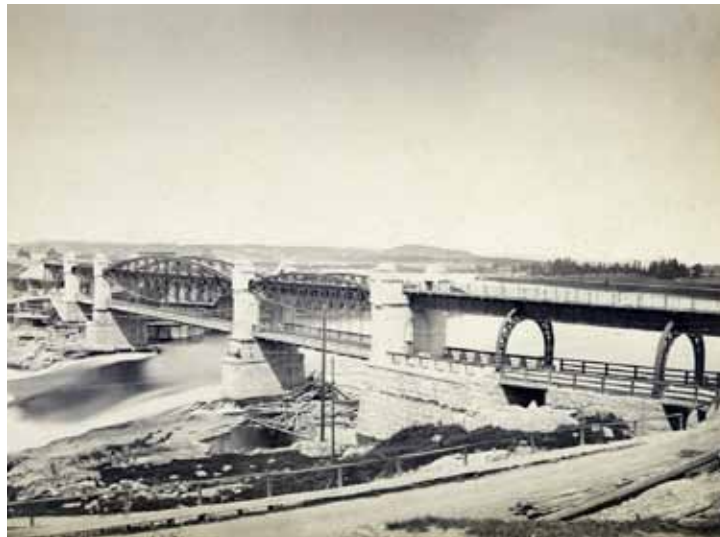
Opplysninger kan sendes til fotograf Ole A. Flatmark. ole-arvid.flatmark@vegvesen.no telefon 61 28 52 67, eller postadresse: Norsk vegmuseum, Hunderfossen 757, 2625 Fåberg.



Brua heter SANDER og ligger på fv. 285 over Glomma i Hedmark. Brua ble opprinnelig bygd i 1884 og senere ombygd i perioden 1896-97. Den har fire stålfagverksspenn, 57.8 -67.5-80.0-36.0 meter, og en kjørebane-

bredde på 3.31 meter etter at brua ble forsterket og fikk nytt dekke i 1995.

Dekket består nå av aluminiumsprofiler ("aluminiumsplank") med 3 cm asfaltlag, skriver Per H. Berg / Seksjon for brukteknikk, Vdt.



HVA SKJER?

17. DESEMBER/HORTEN
■ Åpning ny rv. 306/rv. 19

6. JAN/TRONDHEIM
■ Samferdsel 2010

10.-14. JAN/WASHINGTON
■ Transportforskningskonferansen Transportation Research Board (TRB), Washington, USA

13.-14. JAN/LINKÖPING
■ Transportforum 2010

26.-28 JAN/LONDON
■ 6. Road User Charging Conference

8.-10. FEB/QUEBEC
■ 13. PIARC Winter Road Congress

Vet du om noe som skal skje?

Send e-post til: vegenogvi@vegvesen.no

LØST OG FAST



Stedet

Lita grend i Gransherad i Notodden kommune i Telemark. Traadum er eldste kjende namnet i kyrkjebok frå 1574-77. Kjem av

trå, ei krøterhegn eller inngjerde for buskapsen, heiter det i boka Norske Gaardnavne frå 1897-1936. (Foto: Kjell Wold)



Stengt fjell?

Skråkkyndige mennesker i Skjåk protesterer over at Statens vegvesen melder stengt fjell når vi melder stengt rv. 15 mellom Oppland og Sogn- og Fjordane.

Dette skiltet er satt opp i Skjåk og en endring av dette må også føre til slutt på å skilte at "Hardangervidda" er stengt ved uvær, liksom "Fillefjell". Et kommunalt protestbrev er varslet og i mellomtiden protesteres det blant annet gjennom facebook-gruppea "Rett namn på rv. 15 Skjåk - Stryn" som per i dag har 328 medlemmer. (Foto: Håkon Aurlien)

Her om dagen

Bastøferga mellom Horten og Moss er Norges mest trafikkerte riksvegfergesamband. (Foto: Håkon Aurlien)



UNORMALER 110

Dobbel fare

Fareskilt 156 brukes for å varsle om en fare som ikke kan varsles med et av de normerte fareskiltene. Det skjer normalt når faren som skal varsles er så sjelden eller spesiell at det ikke finnes et ferdig skilt som beskriver faren. Da skal skilt 156 settes opp og farens art skrives på et underskilt.

Men utenfor inngangen til Hundorp kirke i Gudbrandsdalen er farens art beskrevet med et annet fareskilt. Det er en klar unormal og den unormale jury gratulerer de ansvarlige i Sør-Fron kommune.

Fareskilt "109 Fartshump" forteller alene om faren trafikantene kan vederkveges på vegen videre. Skiltet brukes for 1) å varsle om fartshumper som kan komme overraskende på trafikantene, og 2) til forvarsling av opphøyde gangfelt.

I dette tilfellet ligger humpene et godt stykke borte, fortsatt på kommunal veg, og kan oppleves som unormalt ujevn veg. Men det er slett ingen annen fare. Det er en helt vanlig fare på mange norske veger.

Den unormale jury har merket seg at håndbok 50, "vegnormalene", kun har normalisert elleve tekstlige



underskilt til fareskilt 156. Eventuelle andre underskilttekster skal godkjennes av regionvegkontoret.

Blant de normaliserte underskilt til skiltet til bruk for unormale farer, inngår bl.a. underskilt 808.174 "Grusveg", 808.175 "Dype spor" / "Djupe spor" og 808.171 "Bakketopp" men den siste skal kun brukes før en uoversiktlig bakketopp på 1-felts veg.

Verden er farefull nok som den er om ikke ulike vegmyndigheter varsler andre farer i utide, kommenterer den unormale jury og legger ved et enstemmig ønske om god jul og godt nytt år.

VEGEN OG VI FOR

20 ÅR SIDEN

Miljøfiendtlig vegmerkemaling

Vegvesenets bruk av vegmerkemaling fører til at 900 tonn miljøskadelig løsemiddeldamp hvert år forsvinner opp i atmosfæren.

Driftsavdelingen i Vegdirektoratet går nå inn for å avskaffe all løsemiddelløst vegmaling innen utgangen av 1993.