

Vägskälet

Nyheter från Vägverket Region Sydöst

#1
mars 2005



» Formel 1 nära
nollvisionen«

Sidan 8



–Arbetsgivaren borde sponsra sina anställda med cykelhjälm!

Sidan 12

Smultronstenar...
Spännande projekt under Designår 2005

Sidan 5



Detta händer på riksväg 31
Sidan 13

Trötthet i trafiken – ett stort problem

Det råder inga tvivel om att trötthet har en negativ inverkan på körförmågan. Den leder till minskad uppmärksamhet och förlängd reaktionstid.

Studier visar att det finns ett samband mellan trötthet och trafikolyckor. Närmare 20 - 30 procent av alla allvarliga olyckor i Sverige bedöms vara trötthetsanknutna, det vill säga i samma storleksordning som alkoholrelaterade olyckor. Försämringen av prestationsförmågan efter en natt utan sömn motsvarar ungefär den försämring som uppträder vid måttlig berusning, motsvarande 0,8 promille.

Sverige i topp

Studier har även visat att Sverige ligger i topp i Europa när det gäller sömnstörningar och ihållande trötthet.

Text: Bengt Andersson & Jenny Appelgren
Foto: Göran Billeon, Pressens Bild



Brandmästare Jörgen Skeppner i Oskarshamn har jobbat 27 år inom Räddningstjänsten och säger så här om trötthet som orsak till olyckor:

– I mitt yrke träffar jag alltför ofta på olyckor där man säger att man väjt

för älg, rådjur eller annat djur, men där mycket talar för att föraren somnat bakom ratten.

Typexempel

Jag har ett typexempel på hur det kan gå till: En byggnadsarbetare ligger ute på entreprenadjobb hela veckan. Han jobbar långa dagar måndag till torsdag kväll. Fredag är ledig och inarbetad. På torsdagskvällen åker han hem, han har 30 mil att köra och är trött efter den arbetsamma veckan. Då är det lätt att somna! Inte nog med det. Väl hemkommen har hans fru packat husvagnen och färden går vidare ytterligare 20-30 mil till kusten för att kunna få tre efterlängtade ledighetsdagar. Om han inte helt utmattad har somnat bakom ratten och olyckan varit framme...

Kör alltid utvilad!

Underhållsarbeten på Ölandsbron klara i maj



FOTO: KERSTIN ENICSSON

Den 21 maj öppnar Ölandsbron helt igen när den sista fogen blir klar. Då har arbetet med att förnya fogarna och kantbalkarna på bron pågått i över två år.

– Vi öppnar alla fyra körfälten efter den sista avstängningen, säger projektledare Jan-Olof Bolin på Vägverkets kontor i Kalmar. Söndagen den 21 maj är alla körfälten helt öppna för trafik över hela broslängden.

– Det återstår tre avstängningsnätter, två i april och en i maj, berättar Jan-Olof. Sedan den första avstängningen i januari 2003 har vi då stängt av bron i sammanlagt 36 nätter. Under september kommer Ölandsbron att få ett helt nytt asfaltlager.

För aktuell information om Ölandsbron läs mer på Internet: www.vv.se/olandsbron eller Talsvar 020-54 10 04. På Internet kan du även se cykelbussens tidtabell som gäller från den 18 juni till den 28 augusti.



Fler tätbebyggda områden märks ut

Följande orter i Region Sydöst kommer att få vägmärket »tättbebyggt område« uppsatt under 2005:

Östergötlands län: Ulrika, Arkösund, Djurön, Täby, Ö Husby, Söderköping, Spångsholm, Normlösa och Västra Harg.

Jönköpings län: Värnamo, Bredaryd, Dannäs, Hånger, Hörle, Lanna, Ohs, Tännö, Åminne, Gnosjö, Kulltorp, Marieholm, Marås, Törestorp, Åsenhöga.

Kronobergs län: Älmhult, Diö, Liatorp, Delary, Hallaryd, Pjätteryd
Kalmar län: Emmaboda, Lindås, Ljungbyholm, Tvärskog, Halltorp, Läckby, Överum, Ankarsrum och Hultsfred.

Blekinge län: Bräkne-Hoby, Backaryd, Eringsboda, Gö, Hasselstad, Hallabro, Johannishus, Järnavik, Listerby och Saxemara.

Vägmärket är i form av en svart stadssilhuet mot vit bakgrund och ingår i ett internationellt system. Det betyder att hastigheten är 50 km/tim om inget annat anges.

Kontaktperson: Stefan Johansson, tfn: 036-19 22 77

Olycksregister gör Kalmar säkrare

Text och foto:
Sofie Wernersson



Alla olyckor som sker i vägtransportssystemet registrerar polisen och akutmottagningens personal i Kalmar län i ett dataprogram. Uppgifterna ger kommunens trafikplanerare en samlad bild av de otrygga platserna i vägmiljön.

– Informationen från dataprogrammet STRADA ligger till grund för hela vårt trafiksäkerhetsarbete och gör att vi lättare kan prioritera våra insatser, säger Helene Snöberg som är trafikplanerare i Kalmar kommun.

Rapporterna från sjukhusen beskriver bland annat de oskyddade trafikanterna, olyckor som annars inte uppmärksammas eftersom polisen inte alltid har möjlighet att åka på dem.

– Höga gatubrunnar och hala trottoarer är förrädiska för fotgängare och cyklister, fortsätter Helene. Sådana olyckor registreras på akutmottag-

ningen när de skadade kommer dit. Uppgifterna hjälper oss också att hålla nere kostnaderna, totalt sett. Vi ser vad många av olyckorna beror på och att fasa av en hög trottoarkant kostar betydligt mindre än att läka en lårbenshals...

Till nytta för fler

– Registreringen av olyckor i STRADA ger en samlad bild av orsaker och konsekvenser vid olyckor, uppgifter som saknats tidigare, berättar Maria Danielsson som är Vägverkets projektledare för STRADA.

Polisen ser tydligt var de alkohol-

relaterade olyckorna sker, räddningstjänsten får uppgifter om vilka tider på året som det händer mest olyckor på vissa platser, exempelvis semesterorter, och kan därmed avgöra hur många ambulanser som ska stationeras på olika platser. Så uppgifterna från registret har gett ringar på vattnet och idag är det betydligt fler än Helene och de andra trafikplanerarna som har nytta av statistiken.

Vill du ha mer info om STRADA, kontakta projektledare Maria Danielsson på Vägverket Region Sydöst 036-19 22 36.

Designåret 2005

– Det här gör Vägverket!

Text: Kerstin Ericsson

Illustrationer: Jimmie Rosell, WSP Ljusdesign

År 2004 gav Regeringen i uppdrag åt Vägverket att medverka i Designåret 2005.

– Spännande projekt sker på nationell nivå, berättar Peter Hermansson, landskapsarkitekt på Vägverket Region Sydöst. Ett av dessa är den nationella tävlingen med utformning av cykelhjälm. Där är syftet att få till stånd en attitydförändring till användningen av hjälm. Hjälmen ska ses som en integrerad del av cykelanvändningen. Ett inslag i

detta kan vara att få kända designers och kända sportmärken att ställa upp som förebilder.

– En annan aktivitet på nationell nivå är att få ökade möjligheter att handla upp kvalitet inom arkitektur

och formgivning. Där finns idag begränsningar i bland annat tillämpningen av konkurrenslagstiftningen som motverkar detta.

– Vi har tre projekt i regionen som vi särskilt vill framhålla berättar

»Syftet med ljussättningen av E4:an är att bidra till en mer tilltalande och säker trafikmiljö där trafikanten upplever ökade värden i resan och ökad orienterbarhet«





Ett av förslagen till ljussättning utmed E4:an. Peter Björkman, Jimmie Rosell från WSP Ljusdesign i Jönköping och Lena Dübeck från WSP Samhällsbyggnad har gjort förstudien.

Peter Hermansson. Träbron i Virserum, som vi hade en arkitekttävling om under föregående år, är ett av inslagen. Där är Anna Karlsson projektledare. Vi räknar med att den står klar under året.

Ljussättning

– Ett annat inslag är Ljussättning av öländska radbyar. Det är ett samarbete med Designhögskolan i Kalmar där projektet drivs inom ramen för utbildningen med stöd av oss, fortsätter Peter. I det större perspektivet är detta ett projekt inom Ljusår 2005 i Kalmar län i samarbete med Länsstyrelsen, Regionförbundet och Högskolan i Kalmar-Nybro. Det är jag och K-G Edman som är Vägverkets kontakter i projektet.

– Projektet Ljussättning utmed E4:an, delen Traryd-Värnamo syftar till att sätta ljus i trafikanttillvaron på liknande sätt som vi gjort tidigare på

sträckan Vaggeryd-Värnamo, säger Peter.

Mer tilltalande och säker trafikmiljö

– Syftet med ljussättningen av E4:an är att bidra till en mer tilltalande och säker trafikmiljö där trafikanten upplever ökade värden i resan och ökad orienterbarhet, säger projektledare Ulf Andersson, Vägverket Region Sydöst. Vi har fått förstudien nu av WSP Ljusdesign i Jönköping. Åtta delpunkter utmed sträckan Traryd-Värnamo ska resultera i att vi belyser två, alternativt tre platser, beroende på kostnaden.

– Trafikanten ska vakna till och börja fundera när han eller hon passerar. Förslagen som förstudien omfattar och som är möjliga att belysa är bland annat broar, bergsskärningar och solitärträd.

– Det kan även vara en belysning av en vattenspegel, berättar Ulf. Nu ska förslagen presenteras för det regionala miljö- och skönhetsrådet. Innan nästa mörka säsong ska det vara klart, avslutar Ulf Andersson.

Smultronstenar

När Vägverket byggde en ny vägsträcka på väg 29 var Solweig Jansson en av konstnärerna som fick förfrågan om att lämna offert på ett konstverk som skulle placeras på sträckan mellan Karlshamn och Tingsryd.

Text: Kerstin Ericsson
Foto: Hans-Peter Bloom

– Jag åkte sträckan fram och tillbaka många gånger och hade fullt av idéer, berättar Solweig. Vägen går genom ett område med mycket skog och som är rikt på stenar. Ur tanken på stenpelare kom idén med naturstenar trädde, liksom smultron, på ett strå. Det skulle passa bra in i naturen och samtidigt fungera som landmärke.

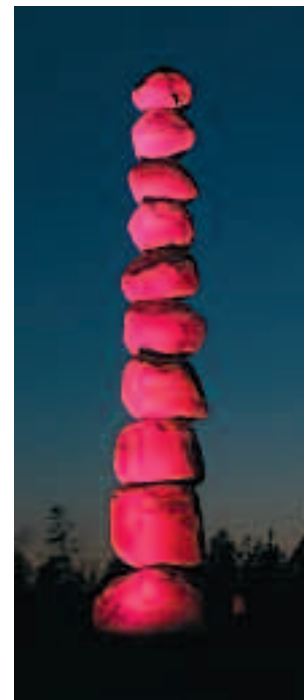
Vägbyggets projektledare Bo Lenberg och landskapsarkitekt Peter Hermansson, båda från Vägverkets kontor i Karlskrona, höll med och enades tillsammans med Regionala miljö- och skönhetsrådet om att förslaget var det bästa. Vägen invigdes 2004.

Skulpturen är belyst under dygnets mörka delar.

– Belysningen skapar ett stort mervärde; det blir som två skulpturer av en, säger Solweig Jansson.



Vacker vardagsvara gör vägen säkrare. Smultronstenar av Solweig Jansson är ett exempel.



Belysta smultronstenar i den skogrika trakten mellan Karlshamn och Tingsryd.



Plötsligt hände det!

Infarten till Mörtfors blev trafiksäker

Text: Nanny Tiberg
Foto: Kerstin Ericsson

Mitt emellan Västervik och Oskarshamn ligger Mörtfors, en liten prick på vägkartan med cirka 70 åretruntboende. Utanför samhället kör bilisterna på E22:an obemärkt förbi infarten till Mörtfors. Varje dag måste bussen göra en vänstersväng för att skjutsa hem skolbarnen till Mörtfors. Sikten i motsatt körriktning är skymd på grund av ett backkrön och bilarna kör fort på raksträckan.

Mörtforsborna hade därför en önskan om att få infarten till Mörtfors mer trafiksäker. Därför gick de boende ihop och gjorde en skrivelse till Vägverket. De boende ville förbättra korsningen genom hastighetssänkning, omkörningsförbud eller ett vänstersvängfält. Både polisen, länsstyrelsen och Vägverket sa nej. Det fanns inga pengar och på grund av lite trafik in till samhället hade en eventu-

ell åtgärd ingen hög prioritet vid den tidpunkten. Mörtforsborna envisades med att skriva igen och igen...

– Efter många turer fick vi ett tydligt nej där Vägverket talade om att sista instansen var nu nådd och det blir ingen vänstersväng in till Mörtfors, berättar Ylva Nilsson, en av de driftiga mörtforsborna som skrev till Vägverket.

Så en dag...

Men så en dag hände det, Vägverket skulle asfaltera delar av E22:an. En mörtforsbo passade på att ta tillfället i akt och ringde till Vägverkets kon-

tor i Kalmar och undrade om de inte kunde passa på att måla dit en vänstersväng. Jovisst, eftersom Vägverket Produktion ändå var i området kunde det nog ordnas. Av en ren tillfällighet hade infarten till Mörtfors ett par dagar senare fått en vänstersväng tack vare att åtgärden kunde samordnas med asfalteringsarbeten.

– Vi blev häpnade men givetvis mycket glada över att Vägverket till slut kunde göra infarten mer trafiksäker och vi är så glada över vår vänstersväng, säger Ylva som nu kan känna sig lugn inför skolbarnens hemfärd.



Nu upphandlar vi ombyggnaden av rv 40 genom Haga

– Nu har vi kommit överens med Jönköpings kommun om att dela på de merkostnader som blev följderna av Länsstyrelsens beslut i december 2004 om deponi av sopor. Det innebär att vi nu, en månad försenade kan komma igång med upphandlingen.

Planeringen av ombyggnaden av riksväg 40 har pågått sedan 1993. En fördjupad utredning gjordes 1997 och 1998 godkände Länsstyrelsen vår Miljökonsekvensbeskrivning, dvs det dokument som i detalj beskriver hur vi ska hantera miljöfrågorna inom den aktuella ombyggnaden.

I vår budget för ombyggnaden, som baserar sig på Länsstyrelsens tidigare beslut, har vi avsatt 26 miljoner kronor för miljöåtgärder på de två procent av den gamla soptippen som ombyggnaden berör.

I denna miljöplan ingick att gräva upp en mycket liten del av de gamla soporna, frakta dem några hundra meter till området mellan Hagaleden och Gräshagsgatan och täcka dem med tät duk. Detta för att hindra regnvatten från att rinna ner i deponin och ta med sig miljö- och hälsofarliga ämnen ut i Tabergsånen. Idag passerar allt regnvatten soporna innan det når ån.

Regnvattnet skulle istället samlas upp ovanför soplageret med hjälp av den täta duken och ledas direkt ner i ån via ett rörsystem. Hela området skulle därefter täckas med jord och planteras med gräs och andra växter som passar in i den lokala miljön.

I slutet av förra året ändrade dock Länsstyrelsen uppfattning och ålade oss att köra soporna till tippen i Hult, med hänvisning främst till ett EG-direktiv om avfallshantering. Ett beslut som medförde ökade kostnader för transporter, tippavgifter och miljöavgifter om sammanlagt 11,5 miljoner. Pengar som inte fanns budgeterade.

Överenskommelsen med Jönköpings kommun i mitten av mars, där vi i princip delar lika på merkostnaden, innebär att vi nu kan komma igång med upphandlingen av entreprenaden.

Det är en månad senare än tänkt, men möjligheten finns ännu att byggstart ska kunna ske i augusti som vi tidigare planerat.

Parallellt med att vi letat alternativa sätt att täcka merkostnaderna för sopheringen har vi överklagat Länsstyrelsens beslut till Miljödomstolen i Växjö. Den överklagan har vi valt att låta ligga kvar.

Rolf Johansson
Vägdirektör

rolf-b.johansson@vv.se





Inget lämnas åt

– Jämför man säkerhetstänkandet och säkerhetsarbetet runt tävlingsverksamheten i Formel 1 med hur långt vi kommit på det allmänna vägnätet, så skiljer det hästlängder. I Formel 1 kör man ca 15 - 18 deltävlingar per år med endast en dödad sedan 1994. Skulle vi genomföra deras idéer och åtgärder på vårt vägnät är trafiksäkerhetsmålet 270 dödade år 2007 troligen inget problem, hävdar Lars Svensson, trafiksäkerhetsexpert på Vägverket Region Sydöst.

– Det finns tre grundparametrar i säkerhetstänkandet inom Formel 1 som också finns hos oss, fortsätter Lars. Det är Vägen, Fordonet och Människan. Ingen av dessa får bli

den svaga länken. En jämförelse mellan vårt trafiksäkerhetsarbete och tävlingsverksamheten visar på stora skillnader.

Vägen

Tävlingsbanan är mycket säker med oerhört säkra sidoområden, speciellt i ytterkurvor. Det finns ingen mö-

tande trafik, inga korsningar. Därför kan man acceptera höga hastigheter. Få konflikter uppstår. Det är en säker vägmiljö. Våra nya 4-fältsvägar med mittseparering har lite av detta säkerhetstänkande.

– Det finns en svaghet och det är depåområdet där det finns oskyddade människor och körbanan är smal. Detta kan jämföras med våra vägbyggen. I depån finns mycket strikta regler för hur man får köra där. Naturligtvis ingen mötande och korsande trafik, en övre hastighetsgräns när man kör in i depån och inför depåstoppet. Fortfarande gäller hastighetsgräns ut ur depån, först i slutet tillåts acceleration ut på bana igen. Straffet att köra för fort inom depåområdet är mycket hårt. Föraren kallas in i depån efter varvet och får stå stilla i 10 sek, berättar Lars.

– Här kan vi verkligen fundera över hur en sådan modell kunde appliceras på våra vägbyggen! Förutom or-

Text: Bengt Andersson
Foto: Peter Walton,
Pressens Bild



FOTO: ADRIANO MAGLICA



1 slumpen

dentliga böter skulle den som kört för fort stoppas på plats, kanske i 15 minuter och få information om trafiksäkerhet.

Fordonet

I tävlingsfordonet är förarmiljön säkerhetsmässigt väl genomtänkt och föraren väl skyddad. Säkerhetsbältet har sex fastsättningspunkter och förarstolen är utformad för högsta säkerhet.

– Hela fordonet är konstruerat för att klara högt ställda krav på säkerhet. Val av däck efter väderlek och banförhållanden är oftast avgörande, liksom att bilens funktion är topp. Det gäller inte minst bromsarna. Inget lämnas åt slumpen. En del av detta finns i dagens vanliga mo-

derna bilar, men mycket återstår att utveckla och ta lärdom av, konstaterar Lars Svensson.

Människan

Tävlingsföraren är en vältränad elitidrottsman. Självklart är han/hon nykter och utvilad inför tävlingen. Körträning är ett måste för att ha ett gott omdöme och kunna hålla koncentrationen uppe under ett långt lopp. Vilopauserna är korta vid varje depåstopp.

– Hur ser vardagsföraren ut? Är han/hon i bra fysisk och mental kondition, nykter och utvilad samt kör med gott omdöme och god koncentration? Många dödsolyckor har sitt ursprung i att just dessa delar inte varit som de borde, säger Lars.

– Starten i ett Formel 1-lopp är det farligaste momentet och därför har man ett utvecklat räddningssystem just för den delen. Ett räddningsfordon med läkare, sköterskor och brandmän finns med vid starten och följer med längst bak i början av loppet. Längs banan finns räddningspersonal och flera ambulanser och oftast en räddningshelikopter. Insatsen kan göras omedelbart.

Tiden från olycka till räddningsinsats på det allmänna vägnätet är oftast lång, 10 till 30 minuter är vanligt, men ibland längre beroende på förhållanden. Varje sekund i detta läge kan vara direkt livsavgörande.

– Dessa insatser är mycket kostsamma, men visst finns det en stor potential här! avslutar Lars Svensson.

»Formel 1 har kommit långt med Nollvisionen«



FOTO: KERSTIN ERICSSON

»Vägen, Fordonet och Människan. Ingen får bli den svaga länken«

– Stormen 8 januari –

»Jag hann aldrig bli rädd«

Sportintresset hade fört Jörgen Gustavsson och sonen Joel till Jönköping och ishockeymatchen mellan Färjestad och HV71. Så långt allt väl.

– När vi kom ut från arenan efter matchen kände vi att det blåste ordentligt. Mer än normalt.

Det var lördagen 8 januari. Resan hem till Växjö skulle ta mer än 16 timmar.



Text och foto:
David Söderlind, Concret

– Jag lyssnade på radion under fredagen och hörde att det kunde bli starka vindar under lördagen. Jag förberedde mig faktiskt lite innan vi skulle åka, packade ner stövlar, såg, ficklampa och extra bensin. Ett och annat träd kanske kunde blåsa ner. Det skulle väl gå att fixa med handsågen, tänkte jag.

Efter hockeymatchen satte sig Jörgen och Joel i bilen och styrde söderut på E4:an.

– Vi tänkte ta riksväg 31 via Vrigstad och Lammhult, men hörde varningar på radion och beslutade oss för att fortsätta på E4:an ner till Ljungby.

Men det kom nya varningar.

– Vi hörde om kraftiga problem i Ljungbytrakten. Att vägarna inte var farbara.

Öppna platser

Sista utvägen blev nu att svänga av i Värnamo och försöka köra riksväg 27 via Bor, Horda och Alvesta hem till Växjö.

– När vi svängde av E4:an i Värnamo började vi förstå allvaret. Stora träd knäcktes som små pinnar, vi fick

ibland köra i diket för att ta oss fram. Andra bilister var ute och sågade bort stammar och röjde undan så gott det gick.

Både framför och bakom bilen föll träd. Långa köer av bilar samlades på öppna platser.

– Jag började kalkylera riskerna. Vad var direkt livsfarligt? Vi kopplade loss bilbältena, höll oss i bilen. Försökte hitta öppna gläntor. Men man blev ju snabbt instängd mellan nedfallna träd. Jag hann aldrig bli rädd, det är mer i efterhand som man inser hur allvarligt det var, säger Jörgen.

Cykelväg sista biten

En grupp bilar tog sig till slut fram till det lilla samhället Rydaholm.

– Några kilometers färd tog närmare tre timmar. Sista

– Några enstaka träd trodde jag kanske skulle kunna blåsa ner när jag hörde varningarna på radion. Men aldrig i den här omfattningen, säger Jörgen Gustavsson som blev instängd av nedfallna träd på sin resa mellan Jönköping och Växjö.



biten körde vi på en cykelväg för att ta oss in till samhället. Där hade bilar samlats på torget, berättar Jörgen Gustavsson.

På brandstationen i Rydaholm fick Jörgen uppdatering om läget.

– Där bjöds vi på kaffe och ostsmörgås. Vi fick snabbt klart för oss att det inte skulle gå att ta sig vidare. Det kommer att ta dagar innan det går att ta sig fram igen, var den allmänna uppfattningen. Så det var bara att göra det så bekvämt som möjligt i bilen och försöka sova lite.

Övergivna bilar

Orkanbyarna lyfte nästan bilen och det var bara någon plusgrad utanför bilfönstret.

– Men vi lyckades sova en stund. När klockan blivit fem på morgonen såg vi att det började röra på sig lite. Tillammans med 4-5 bilar rullade vi iväg.

– Det var en ohygglig syn som mötte oss. Som ett enormt kalhygge, ett slagfält. Med träd som låg huller om buller i fyra, fem meter höga vallar. Vi fick kryssa mellan nedfallna träd. Utmed vägen stod övergivna bilar. Men vi tog oss sakta framåt.

Trötta, men glada att vara hemma nådde Jörgen och Joel så hemmet i Växjö på lördagsförmiddagen.

– I efterhand så är jag glad att vi klarade oss utan skador. Och så riktar vi vårt stora tack till de hjältar som i mörker och stark vind röjde vägen. Otroligt.



Från: Gustavsson, Jörgen (Växjö)
Skickat: den 11 januari 2005 09:55
Till: vagverket.jon@vv.se

Jag skulle vilja rikta ett stort tack till de personer som röjde väg 27 mellan Rydaholm och Hjortsberga. Vi blev fast i lördags kväll i Rydaholm. Men kunde lämna Rydaholm vid 05.00 och åka mot Växjö på söndagsmorgonen. Tack till dessa Hjältar som röjde vägen på natten i mörker och stark vind.

// Jörgen Gustavsson

Det är som att börja ett nytt liv



– Just nu känns det uppgivet. Jag har nog inte riktigt fattat vad som hänt, trots att det har gått ett tag nu. Men om jag känner mig själv rätt så kommer jag att hänga på mig röjsågen och sköta ungskogarna om några år igen. Det finns liksom i blodet att sköta om skogen, säger Johan Karlsson, skogsägare i Vislanda utanför Växjö.

Till vardags jobbar Johan på Vägverket Produktion i Växjö. En stor del av fritiden ägnar han åt de 112 hektaren skog på fastigheten Råknehult.

– Ungefär 55 hektar fälldes i stormen. Och det är total ödeläggelse. Vartenda träd i dessa bestånd ligger på marken, berättar Johan.

Han blev kallad till jobbet när det började blåsa den 8 januari. Men han kom aldrig iväg.

– Jag kom bara några hundra meter. Då insåg jag att det inte var någon idé. Det låg träd i stora travar över vägen. Det small och brakade i skogen.

Emotionellt värde

Fastigheten domineras av granskog.

– Tråkigt nog är det den skog som jag har skött och vårdat allra mest som har fallit.

Johan köpte fastigheten av sin far.

– Jag har hjälpt till här sedan 1980-talet. Så det finns ju ett stort emotionellt värde också.

Vad är värst?

– Framtiden. Många tankar kretsar kring mina barn. Hur de ska få det. De kommer inte att kunna hugga en stock här i skogen under sin livstid. Det är ju just den där långsiktiga tryggheten som annars gör att man vill äga skog, säger Johan.

Nytt liv

Hur har stormen förändrat din syn på skogsbruk?

– Innan funderade jag på att kanske köpa till. De tankegångarna är ju helt borta nu.

Än så länge har inga maskiner påbörjat uppröjningsarbetet i Johans skog.

– Jag hoppas att virket ska vara upparbetat innan sommaren. Och att regeringen satsar på fler stödåtgärder för oss drabbade skogsägare, säger han och blickar ut över ett av de enorma, ofrivilliga kalhyggen som han nu har på sin fastighet:

– För många av oss skogsägare är det som att börja ett nytt liv. Det gäller att göra det bästa av det.

Hjälmen på för Mani Caspian!

Mani Caspian kom från Iran till Sverige för 15 år sedan. Han bor i centrala Jönköping med sin familj. Förr, när han bodde i Iran, körde han mycket motorcykel. Alltid utan hjälm och ofta tunnklädd eftersom det var varmt och skönt. Här i Sverige har han fått en helt annan syn på trafiksäkerhet.

Text: Kerstin Ericsson

Foto: Ulf Lindberg.

– Jag började använda hjälm för 11 år sedan när mitt första barn var ett år, berättar Mani. Jag tror att om föräldrarna använder hjälm så är det lättare att säga till barnen att göra detsamma. Alla som arbetar med barn borde ha cykelhjälm, tycker Mani.

– Jag bor granne med skolan och ser ofta att fritidsledare och lärare inte bär hjälm. Jag har sagt till dem hur viktigt det är att de föregår med gott exempel. Deras arbetsgivare borde absolut ha en policy för detta!

Eftersom Mani cyklar mycket, så lägger han märke till andra trafikanters beteende. Det råder fortfarande stor

»Alla som arbetar med barn borde ha cykelhjälm«

tveksamhet både bland cyklister och bland bilister hur den nya lagen om företräde på övergångsställen ska tolkas.

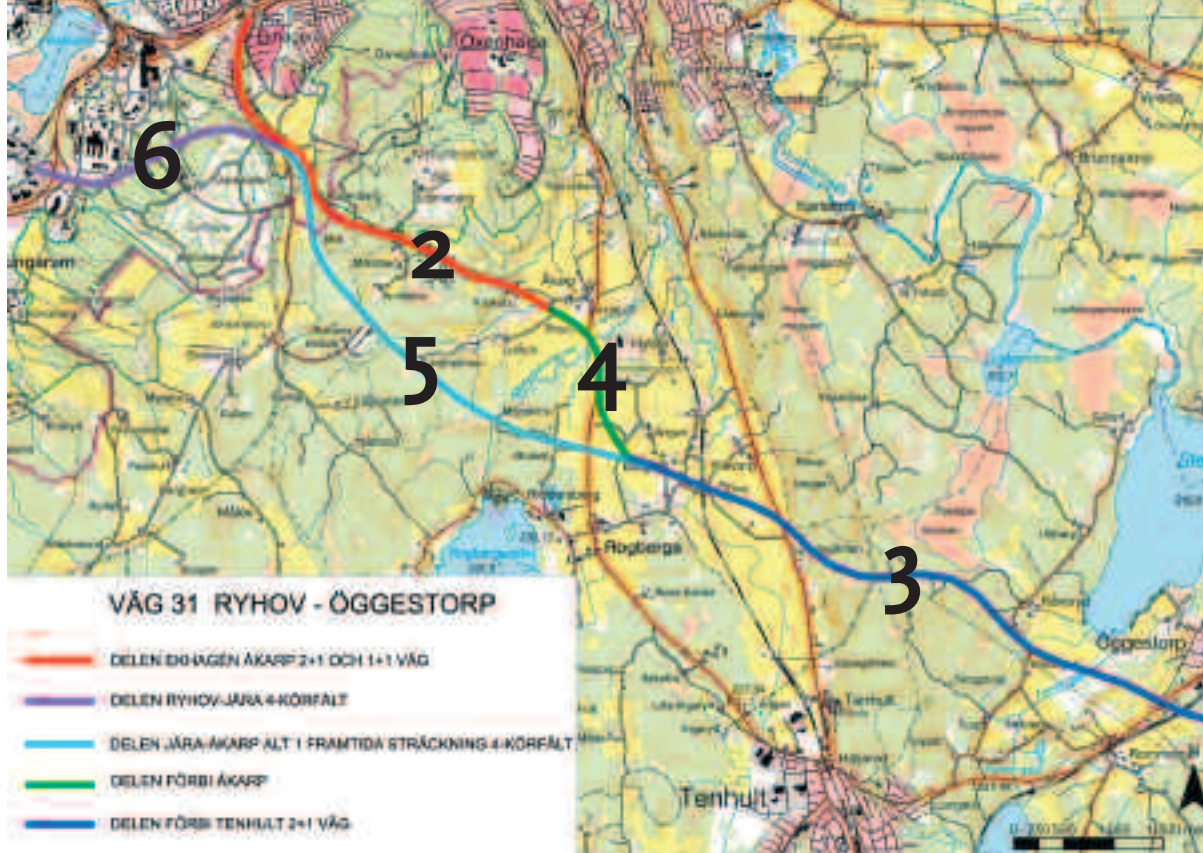
– Alla håller till hundra procent på sitt, tycker Mani.

Mani Caspian har en bror och en syster som bor i Iran. När brodern nyligen var i Sverige på besök hade han ett önskemål med sig från systemen. Hon ville, till Manis stora förvåning, att han skulle skaffa henne en bra cykelhjälm till sin 8-årige son. Så Mani köpte den bästa barnhjälm han kunde hitta och skickade med sin bror tillbaka till Iran.

– Vi som föräldrar har ett jättestort ansvar. En hjälm kan tyckas vara dyr i inköp, men om man ser nyttan med den så är det en billig livförsäkring. Även om jag skulle vilja, så kan jag inte cykla utan hjälm. Mina barn frågar direkt var hjälmen är, avslutar Caspian leende.

Mani Caspian bor i centrala Jönköping. Han cyklar alltid med hjälm och tycker att alla vuxna måste föregå med gott exempel.





- 1) Öggestorp - Nässjö
80% klart 2002, resterande klart 2004.
- 2) Ekhagen - Åkarp
2+1 och 1+1 väg klart 2004.
- 3) Delen förbi Tenhult
Nybyggnad av 2+1 med mitträcke.
- 4) Åkarp
Byggstart i samband med att delen förbi Tenhult byggs.
- 5) Framtida sträckning mellan Jära - Åkarp
Byggstart finns inte med i planperioden 2004-2015.
- 6) Ryhov - Jära.

Vad händer med riksväg 31?

Text: Bengt Andersson

Nyligen avslutades arbetet med att förbättra trafiksäkerheten på riksväg 31, delen Ekhagen – Åkarp, genom att denna del bland annat har försetts med mitträcke. Ett ställningstagande om valda vägalternativ för delen Ryhov-Åkarp, samt delen vid Åkarp finns nu framtaget för det fortsatta planeringsarbetet.

I det längre perspektivet kommer det att byggas en väg i ny sträckning mellan Ryhov, Jära och Åkarp. Nu närmast görs ytterligare trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid

Åkarp. Projektet förbi Tenhult kopplas ihop med en trafikplats norr om Rogberga kyrka. För Tenhultsborna och alla andra som trafikerar riksväg 31 innebär detta en trafiksäkrare planskild korsning vid Åkarp.

Vägverket Region Sydöst jobbar just nu aktivt med att ta fram en ny bygghandling för riksväg 31, delen förbi Tenhult och ny arbetsplan och bygghandling för delen vid Åkarp. Planerad byggperiod för dessa båda vägobjekt är 2007-2010.



Text och foto:
Kerstin Ericsson

Cykel 2005 – Låt bilen stå, ta cykeln och använd hjälm!

– Att cykla är både roligt och nyttigt men vi, och speciellt barn, måste förstå hur viktigt det är att använda hjälm. Det är syftet med Vägverkets stora cykelkampanj »PÅ«, säger Jesper Kallhed som är projektledare för kampanjen på Vägverket Region Sydöst.

– Det handlar om livsstilspåverkan, säger Jesper. Det ska kännas lika naturligt att sätta på sig hjälmen som att använda bilbältet och att i möjligaste mån ta cykeln och låta bilen stå.

– Även om cykelhjämlagen bara omfattar barn upp till 15 år så är det vi som

vuxna som måste vara förbilder.

– Arbetsgivaren borde sponsra sina anställda med cykelhjälm likaväl som andra skyddskläder, tycker Jesper. Att cykla är bra för hälsan. Det motverkar välfärdssjukdomar som fler och fler drabbas av idag, fortsätter Jesper. En frisk person med bra kondition arbetar bättre och dessutom motverkar motion stress.

Den nationella cykelkampanjen startar i mars och håller på till början av juni. En riksomfattande skoltävling är en del av kampanjen. Bland annat ska man designa sin egen hjälm. Sju klasser – en i

varje region – vinner en uppsättning Crescentcyklar som förstapris. Andrapriset är att få sin egen designade hjälm tillverkad.

Vägverket finansierar kampanjen och har i samverkan med Räddningstjänsten arbetat fram ett koncept för att informera i högstadieskolor om hjälm användning. I Region Sydöst kommer Räddningstjänsten att åka på turné till tio kommuner. Det är Linköping, Motala, Aneby, Vetlanda, Växjö, Kalmar, Nybro, Torås, Karlskrona och Ronneby som kommer att få besök.

Trampa Tryggare i Växjö

Text: Ylva Sund
Foto: Scanpix

*Fler och fler upplever »säkra« gång- och cykelvägar som »otrygga«.
Anledningen kan variera, men belysning och vegetation är två
faktorer som ofta lyfts fram som »otrygghetsskäl«.*

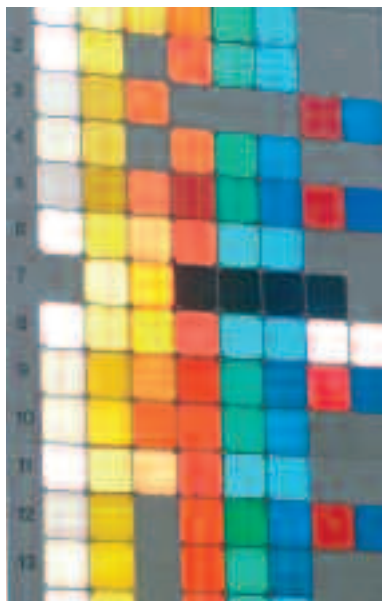
– Under våren 2003 genomförde Växjö kommun tillsammans med Vägverket och Växjö universitetet en undersökning bland kvinnliga och manliga studenter samt anställda vid universitetet för att få reda på hur de upplevde gång- och cykelstråket mellan universitetet och centrum.

Målet var att få underlag för att öka trygghetskänslan oavsett tid på dygnet bland de som går eller cyklar längs den här sträckan, säger Magnus Nykvist, trafikingenjör i Växjö kommun. Vi ville också sätta igång »trygghetstanken« hos alla berörda grupper och skapa en modell för hur man framöver kan arbeta med både säkerhet och trygghet i Växjö.

Nu har projektgruppen lagt fram ett åtgärdsprogram som bland annat handlar om röjning och gallring längs delar av sträckan samt ny belysning för att öka tryggheten. Högtidlig invigning blir det den 12 maj, med medverkan bland annat av Vägverkets regionchef Rolf Johansson.

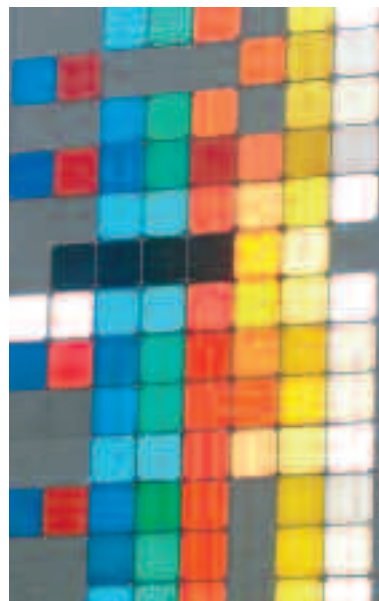


Test av reflexmaterial



Text: Terese Ljungdahl
Bild: Ib Lauridsen, Frederiksborg Amt

Har du någon gång stött på en sådan här skylt vid vägkanten? På riksväg 36 utanför Ljungsbro i Östergötland och på väg E22 utanför Gamleby i Småland sitter dessa testskyltar uppsatta sedan sju år tillbaka. Det är VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, som på uppdrag av Vägverket testar hållbarheten i olika reflexmaterial genom att mäta hur reflektionen i dessa förändras över tid. Skyltarna sitter uppe i cirka tio år innan de plockas ner av Vägverket för en avslutande mätning. Liknande tester görs även på nio andra platser i Norden.



Olycksstatistiken visar var olyckor inträffar i Region Sydöst

Text: Bengt Andersson

Dödsolyckor i trafiken fördelas olika beroende på vilken säkerhet vägen har. Motorväg eller fyrfältsväg med fyra körfält och mittbarriär är den säkraste vägtypen vi har idag. Där inträffade fyra dödsolyckor under 2004, vilket är lika med medeltalet de senaste åren.

Vi kan också konstatera att den positiva trenden för breda tvåfältsvägar ($\leq 11,5$ m) inte höll i sig under 2004. År 2003 dödades sex personer, 2004 hade siffran stigit till 14 personer. Ser vi tillbaka till slutet av 1990-talet så var siffrorna avsevärt högre med ett medeltal över 25 dödade.

Det som är riktigt positivt är att dödsolyckorna minskat på smala tvåfältsvägar ($\leq 7,8$ m) från 26 dödade till 17. Där emot ökar antalet dödade på mellanstora tvåfältsvägar (7,9 – 11,4 m) från 12 dödade 2003 till 24 år 2004. Den här vägtypen är inte mötesfri. På mötesfria vägar, där vi har 2+1 körfält med mitträcke, har vi en dödad mot två 2003. Det visar att satsningen på 2+1 med mitträcke är en bra åtgärd.



Ny adress för:

Ny prenumerant:

Önskar Vägskälet som taltidning

Önskar ej få Vägskälet

Posttidning B

.....
Namn

.....
Adress

.....
Postnummer Postadress

.....
Telefon

Om du ändrat adress sänd in hela rutan ovan med såväl den gamla som den nya adressen till: Vägskälet, Mary Kalvik, Vägverket Region Sydöst, 551 91 JÖNKÖPING. Tel. 036-19 21 22. Fax 036-16 16 18.

Om du känner någon annan som vill bli prenumerant (kostnadsfritt) – kryssa för »ny prenumerant« och fyll i namn och adress samt skicka in kupongen till ovanstående adress.

Vill du inte ha tidningen mer, kryssa för »Önskar ej få Vägskälet« samt skicka in kupongen till ovanstående adress.

Unga brospanare

först på nya bron i Mullsjö

– Det blir mycket säkrare att ta sig över järnvägen med den nya bron, tror Saga och Sara, 8 år, som tyckte det var spännande att klättra upp på bron innan den är helt klar.



120 elever från Gunnarsboskolan i Mullsjö blev först ut med att spana in den nya gång- och cykelbron över järnvägen i Mullsjö. Under några timmar en blåsig dag i januari vimlade byggarbetsplatsen av gula västar, som bars av barn mellan 6 och 8 år.

Först ut på nya gång- och cykelbron över järnvägen i Mullsjö var elever från Gunnarsboskolan.

Besöket var tänkt som en rolig start på vårens temaarbete som handlar om att bygga broar både i teori och praktik. Infallsvinklarna i arbetet blir många: Allt från broar i världen och broar mellan människor till hur man

Text: Ylva Sund
Bild: Kerstin Ericsson

bygger en bro och att detta bland annat innebär säkrare skolväg för barnen i Mullsjö.

Den nya gång- och cykelbron invids i slutet av maj.

Vägskälet

Ansvarig utgivare: Ulf Modig, Vägverket Region Sydöst.

Adress: Vägskälet, Vägverket Region Sydöst
551 91 JÖNKÖPING.

Nästa nummer: juni 2005

Omslagsfoto: AFLO FOTO AGENCY, Pressens Bild
Grafisk form och original: Concret Reklam AB.
Papper: Galleri art silk 150 g.
Tryck: NRS.

