

OM JUBILEUMSFEST OG REVY PÅ SIDE 22 OG 23



**Statens vegvesen**  
Vestfold

Bedriftsblad  
for Statens vegvesen Vestfold,  
Nr. 2, mai 1998  
25. årgang

**Redaksjon**

Redaktør: Jorun Sætre  
Journalist: Anne Mette Storvik  
Layout: Knut Vedeld Hovde

Ansvarlig for Vestfolder'n:  
Informasjonsseksjonen,  
v/ seksjonsleder  
Ann Karin Midtgaard

**Redaksjonsråd**

Johan Lepperød  
Håkon Haugland  
Hans Petter Sundby  
Jenny Hagen  
Tine Sande

**Grafisk produksjon**

Desktop og fotoscanning:  
Knut Vedeld Hovde  
Trykk: Cicero grafisk, Tønsberg  
Opplag 1500

**Utgiver**

Statens vegvesen Vestfold,  
Postboks 2004  
3103 Tønsberg  
Tlf. 33 37 17 00  
Fax. 33 31 43 41

**Foto på omslaget**

Forsidebilde fra 100-års jubileums-  
festen. Toastmaster Kåre Holtung  
i fin gammel vegvokter-stil.  
Foto: Torhild Bække  
Innsidebilde fra Dørum's besøk i  
Vestfold 21. mars.  
Foto: Øivind Skar,  
Tønsbergs Blad



Fra venstre: Ole Kontorp, sjefingeniør i Jernbaneverket, Johan Lepperød og Odd Einar Dørum

# Johans betraktninger



## Revy og realiteter

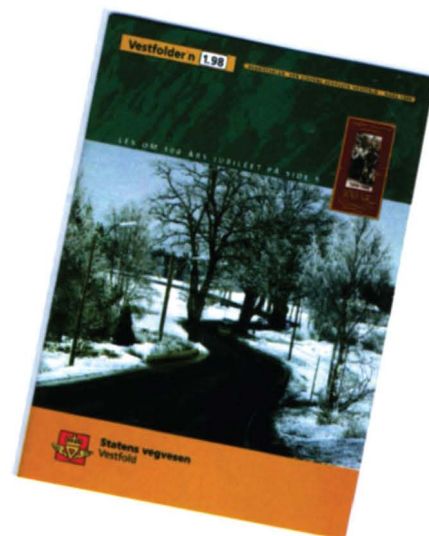
Så profesjonelt kan en revy settes opp og gjennomføres, i egen regi, med egen forfatter og eget mannskap. Jubileumsrevyen med påfølgende festmiddag ble en opplevelse av de store og en kjempefin opptakt til hundreårs-jubileet. Når mål, roller og rammer er klare, kommer innsatsen av seg selv, vil mange hevde. Det er nok bare delvis riktig. Bak et så stort arrangement, med nesten 400 gjester og rundt 30 aktører, må noen ta ansvar, inspirere og løse det hele igjennom. Arrangementet har vært et eksempel på godt samarbeid og god ledelse, og ikke minst et bevis på hvilket potensiale vi har å øse av. Det er mer enn imponerende når vi tenker på hvor mange fritidstimer som ligger bak. Takk til dere alle for en opplevelserik og hyggelig lørdagskveld. Takk til James for en spesiell og artig festtale og til Gudveig og Olav Søfteland, som etter en travel uke tok seg tid til å være med oss. Takk for hyggelig hilsningstale og flott bilde. Tusen takk til arrangementskomitéen, som med omtanke overraskende hadde arrangert en romantisk aften for Turid og meg.

Forut for jubileumsmiddagen hadde jeg gleden av å guide statsråd Odd Einar Dørum gjennom E 18-anlegget og delta i det påfølgende møtet om samferdsel og transport i Vestfold. Det var en fin måte å bli nærmere kjent med vår nye samferdselsminister på. I kjent stil viste Dørum et engasjement og en sakkunnskap som imponerte. Ikke uventet kom han uten løfte om mer penger til E 18, jernbane eller andre tiltak. Hans politiske budskap var imidlertid tydelig:

- Bompenger til vegutbygging i østlandsområdet. Bevilgninger til å løse næringslivets vegbehov i distriktene
- Satsing på kollektivtrafikken, spesielt jernbanen. Statsråden ba om en samordnet pakkeløsning for den videre utbyggingen av E 18 og jernbanen fram til Tønsberg, begge vurdert bompengefinansiert. Første trinn fram til Kopstad går imidlertid som planlagt. Statsråden hadde for øvrig stor forståelse for problemene med lav og usikker bevilgningstakt når store prosjekter, som her i Vestfold, skal gjennomføres.
- Miljø og sikkerhet var selvsagt også satsingsområde for statsråden. Han pekte spesielt på Vegvesenets utvidede ansvar for kollektivtrafikken. Dette er en utvikling vi i Vegvesenet synes naturlig, og som langt på veg er varslet i vegplanen. Fra holdning til handling på dette området vil for oss i Vegvesenet være en stor utfordring. Mer enn noen gang gjelder det for staten, fylket og kommunene å spille på lag. Bare hvis vi utnytter all kompetanse og godvilje som finnes, kan vi få til den beste løsningen for samfunnet som helhet.

# 25-åring med vanskelig start

- Det var daværende informasjonsdirektør i Vegdirektoratet Leif Agnar Ellevset, som presset på vegsjefen for å få til en bedriftsavis, forteller Jan Haugerød til Vestfolder'n. Vegsjef Leif Moi var ikke vanskelig å overtale, men problemet var hvor skulle han ta pengene fra.



TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

**D**et ordnet seg etter hvert og høsten 1974 var Jan Haugerød i gang med vårt interne blad. Jan jobbet med avkjørselssaker, og han ble brukt som sekretær på en del møter. Han "kunne skrive", derfor ble han spurt av vegsjef Moi om han kunne starte produksjon av bedriftsavis. Det hørtes interessant ut, og han tok det som en utfordring.

## Også annen informasjon

Ellevset presset på for at Jan også skulle jobbe med annen type informasjon bl.a. utstillinger. Den første utstilling Vegvesenet i Vestfold deltok i var Vestfoldutstillingen i 1975. - Vestfold var tidlig ute når det gjaldt ekstern informasjon, men mange fylker startet tidligere enn oss med bedriftsblad, sier Jan. For Jans vedkommende ble det mindre og mindre saksbehandling og mer og mer informasjonsarbeid.



- Vi hadde en vanskelig start, sier Vestfolder'n's første redaktør, Jan Haugerød

## Tre i redaksjonen

Redaksjonen bestod i starten av tre personer; Mary Kristensen, Ingeborg Gulestøl og redaktøren selv. Det var ikke vanskelig å få andre bidragsyttere til bladet. Eilef Hellem (død) var aktiv bidragsyter sammen med Audun Nordbotten, Nils I. Skjevik og Hans Thorvald Kittelsen. Det var til stor hjelp for Jan, da kunne han konsentrere seg mer om utforminga og "småsakene".

## Moi positiv

- Det var lite penger til internbladet i begynnelsen, men med en positiv vegsjef og økonomiske bidrag fra de andre avdelingene gikk det bra, forteller Jan videre. Som redaktør og infomedarbeider fikk han kontakt med Vegdirektoratet, noe som førte til at han ble tatt med i sentrale grupper og råd. Jan fikk på den måten mange gode venner blant kolleger rundt i hele landet.

## - Livet forandret seg

- Det var ren tilfeldighet at jeg startet med dette, sier Jan, og forteller videre at livet forandret seg etter dette. Informasjon skulle bli hans store interesse. Han tok utdanning innenfor området, og ved siden av å være musiker på kveld-

ene, var det infofaget som tok hans tid. Vestfolder'n bidro til at han også ble interessert i fotografering.

## Angrer

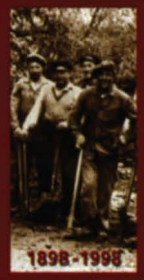
- Jeg savner Statens vegvesen og jobben der, sier Jan, og innrømmer at avgjørelsen om å si opp var noe overilet. Når han ser hvordan informasjonsområdet har utviklet seg, kunne han nok godt tenke seg å jobbe på vegkontoret i dag. Da han sluttet, var han i en fase med frustrasjon og usikkerhet. - Det at jeg sluttet, gjorde at Vegvesenet måtte bygge opp informasjonssida, sier Jan, og det førte til at det ble to personer og siden en seksjon. Han var innom DBE før han etablerte eget firma i Andebu, Print Konsult, for seg selv og sønnen Jan Tore (22 år). - Dette har jeg gjort for han, forteller Jan, som i framtida blir å finne i "Syden" i vinterhalvåret. Han sliter med en sykdom som kan holdes i sjakk i godt og varmt vær. Jan er en mann som hele tida er i utvikling og planlegger godt det han skal gjøre og gjør. Han må hele tida drive med noe. Vestfolder'n ønsker ham lykke til videre!

*Dette er den første i en serie sensasjonelle lekkasjer fra jubileumsboken...*

*Av James Ronald Archer*

## Pionervegsjefen

STATENS VEGVESEN  
VESTFOLD



1898-1998  
100 ÅR

**J**ahn Gustav Blom var 66 år da han tiltrådte som Vestfolds første vegsjef, eller amtsingeniør som den opprinnelige tittelen lød. Drammenseren Blom stilte med 45 års erfaring fra ulike anlegg, og bortsett fra et mindre avbrekk på åtte år ved jernbanen, hadde han vært i Vegvesenet siden 1856. Utdannelsen hadde han som de fleste kollegene på denne tiden, fra Tyskland - ved tekniske høyskoler i Karlsruhe og Hannover. Nå oppholdt han seg i Vestfold for å lede arbeidet med vegen fra Åsgårdstrand til Tønsberg.

Mens Blom foretrakk å ha kontor i Larvik, satt ingeniørassistent Nicolaisen i Tønsberg med spesielt ansvar for vegene i nordre del av fylket. Bloms kontorassistent var sønnen Haakon - det var mest praktisk slik så lenge kontoret bare var et rom hjemme hos familien. Haakon Blom kom for øvrig tilbake til Vestfold etter å ha fulgt i seniors tyske fotspor. Han utdannet seg i München, ble ingeniørassistent, avanserte til avdelingsingeniør og var en kort periode fungerende amtsingeniør. Ennå under krigen 1940-45 hadde han sitt daglige arbeid i Vegvesenet i Vestfold!

Kontorinventaret var sparsomt i 1898, administrasjonsbudsjettet skrapet og oppgavene tallrike. Få ansatte førte til mange og varierte oppgaver i oppbyggingsfasen, og amtsingeniør Blom hadde ikke ferie de to første årene. Han var så ivrig i tjenesten at fru Blom begynte å bli bekymret. Hun søkte derfor på egen hånd vegdirektøren om ferie for sin trette ektemann. Og ferie ble det, til tross for at Blom i begynnelsen var motvillig og søkte om utsettelse. Endelig fikk han da tre velfortjente uker på Holmenkollen hotell. Selv om han ga utførlige instruksjoner til sine medarbeidere, klarte han ikke å legge arbeidet bort. Han tok med seg vegplaner han var i gang med, og et par befaringer hadde han også tanker om å få plass til i ferien.

Langt viktigere enn feriearbeidet med vegplaner var Bloms undersøkelse om bruk av motorvogner i Oslo.

Trolig ville han samle mer erfaring om et nytt emne som kom til å bli av stor betydning for vegene i hans distrikt. Den første bilen hadde allerede kjørt inn på vestfoldvegene, og Blom vurderte den første bilsaken nøye, med berettiget bekymring for hvordan vegstandarden ville tåle motefenomenet.

Hvordan hadde Blom det på sitt kontor - og hvor lå det? Hvilke arbeidsoppgaver var det som tynget ham? Hvordan gikk det med den trette amtsingeniør? Og ikke minst - hva skjedde med den første bilturen i Vestfold? Alt dette og mer til kan du lese om i jubileumsboken som kommer senere i år. Følg med, følg med!



Jan Gustav Blom, 1832 - 1903

# Hvor er dere hen, miljøinteresserte

*For en tid siden satte jeg inn en annonse i Minifolder'n. Jeg stilte spørsmål om det ikke var på tide å skifte miljø. Jeg oppfordret alle i Vegvesenet her i Vestfold, det være seg avdankede hippier eller skap-68'ere, om å melde sin interesse til å arbeide litt med miljø. Den 25. mars møttes de 14 som hadde meldt seg til en intensiv arbeidsøkt hvor miljøarbeid ble diskutert. Med brede pensler malte deltakerne sine tanker og ideer.*



**Rune Gjøs**  
Rune er 28 år, etatens miljøkoordinatør og hører til i vegsjefens stab.

TEKST: RUNE GJØS FOTO: JORUN SÆTRE OG KNUIT HOVDE

**I**kke for å skryte av det, men det kom veldig mye fint fram de få timene vi satt sammen. Alle var enige i at det å være med på et miljøarbeid bare er en forsiktig start som ikke skal bli noe nytt kjempeprosjekt i HTH eller KFP klassen. I hvert fall ikke foreløpig. Poenget med å samle noen folk som er interessert i miljø, er å begynne å tenke litt høyt sammen. Om en stund kan vi legge fram en slags miljøerklæring som vi i Statens vegvesen Vestfold kan være stolte av. Og som våre kunder og omgivelser kan respektere. Kanskje vi til og med er så heldige at vi lærer litt mens vi holder på. Når vi har en slags erklæring eller holdning satt ned på papir, og som er vedtatt av ledelsen vår, da kan vi gå litt mer systematisk til verks. Men først da.

### Ønsker bredere deltakelse

Alle som var med den 25. var enige i at det er viktig med deltakelse fra alle avdelinger og nivåer. Nå hadde

det seg slik at blant de 14 var det et klart mindretall som representerte de som til daglig arbeider utenfor Vegkontoret. Sånn cirka null personer kom fra produksjon eller utedelen av trafikkavdelingen. Det er egentlig veldig synd. Ikke bare fordi det er mange flinke mennesker på disse avdelingene som kan bidra med kjempemye, men også fordi mange av våre viktigste handlinger gjennomføres utenfor vegkontoret. Spesielt de som er synlige for våre "kunder".

Et godt eksempel er drift og vedlikehold av vegnettet vårt. Det er en av de jobbene som påvirker miljøet mest. Det er over 128 mil med riks- og fylkesveger i Vestfold, og dette vegnettet er i kontinuerlig utvikling og skal betjene skiftende tider og behov. Vi opplever nå økt slitasje fra en stadig voksende biltrafikk, stramme rammer til vedlikehold og en strengere miljølovgivning. Derfor er kanskje det eksisterende vegnettet ikke bare vår

største ressurs, men kanskje også vår største utfordring på miljøsidan.

Jeg forstår godt hvorfor folk som jobber på en vegstasjon eller en trafikkstasjon og som kanskje er litt interessert, kvier seg for å bli med. Årsplanen er kanskje fylt opp og dere har alt for mye å gjøre. Men det tar ikke så veldig mye tid, bare noen timer her og der, for å være med på å tenke litt høyt. Hvis du føler at du har bitte, lite granne lyst, ta en liten prat med din nærmeste leder og hør om det ikke er mulig å bruke noen timer.

Kanskje noen har lyst til å være med, men tror at alle andre som er med helt sikkert er kjempeflinke og kan alt. Tro meg, de fleste som har meldt sin interesse til nå er, miljøfaglig sett, dumme som brød. Og det er jeg også det, selv om jeg kan noen fine ord. Poenget er at vi sammen skal lære litt og at vi sammen skal bli litt flinkere.

Til slutt vil jeg bare si at det blir ikke noe varig resultat hvis det bare er velfødde bindersbøyer fra støvete kontorer på vegkontoret som deltar. Vi trenger folk fra alle slags nivå og lønnstrinn. Så kom ut av skapet, dere miljøinteresserte i trafikkdistriktene og på vegstasjonene, bli med på miljøjobben.



Rune ønsker deltakelse fra alle deler av etaten vår i en tverrfaglig miljøgruppe. En særlig oppfordring går til kolleger utenfor vegkontoret.

# Samferdselskomitéen på besøk i "storbyen" Vestfold

*5. mars fikk Stortingets samferdselskomité presentert alle Vestfolds samferdselssaker på ett fat. Både vegen, jernbanen, luftfarten, sykkelen, trafikksikkerheten og miljøet hadde sine talsmenn. Summen ble et bilde av Vestfold som et myldrende storbyfylke, hvor det meste er i vekst.*

## Fylkeskommunen

presenterte sin visjon for Vestfold: «Livskvalitet og trygghet». Livskvalitet krever framkommelighet, sikkerhet og godt miljø. De viktigste virkemidlene er 4-felts E 18 og 2-spors jernbane gjennom fylket.

## Fylkesmannen

sa at samferdsel er samspill - ikke bare mellom de forskjellige transportsektorene, men også mellom transport, landbruk og byutvikling. Samspill er effektivt når kompliserte oppgaver skal løses, f.eks. Miljø- og ressursprogram for Vestfold.

## Naturvernforbundet

mente at myndighetene i Vestfold er lite kreative da de bare har én løsning på kapasitetsproblemene på E 18, nemlig mer veg. Rikspolitiske retningslinjer (RPR) sier at alternative transportmidler skal vurderes, f.eks. tog, buss og sykkel. Ønsket er at kollektivtrafikanter og syklister belønnes (tilrettelegging), mens bilister straffes (parkeringsrestriksjoner, bompenger).

## Vegsjefen

sa at Vestfold med sin befolknings tetthet, vekst og mobilitet har mer til felles med storbyer enn med utkantdistrikter. Vi har lenge vært midt i mellom - og tapt bevilgninger på det. Nå trenger Vestfold en «kollektivpakke» i likhet med Oslo/Akershus.



Stortingets samferdselskomité besøkte Vestfold i mars

Likheten med en storby er først og fremst øst for E 18. Der bor 85 % av befolkningen i en perlerad av byer, som er i ferd med å vokse sammen. Trafikkarbeidet på riksvegene i Vestfold er landets nest største. I tillegg til næringstransporten, er det ca 11.000 personer som pendler over fylkesgrensene hver dag. Om sommeren øker som kjent trafikken dramatisk, f.eks. 10-dobles Tjømes befolkning i sommerhalvåret.

Trafikkveksten i Vestfold i fjor var på 5,3 %. Planer og bevilgninger er gitt ut fra en prognose på 1,3 %. Skal det bli sammenheng mellom kart og terreng, må planer og bevilgninger justeres i forhold til virkeligheten. Av hensyn til god framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø, trenger Vestfold større bevilgninger både til E 18, Vestfoldbanen, hovedvegnett og sykkelvegnett i de største byene.

Aller viktigst er kanskje at den reelle trafikkveksten må avspeiles i høyere bevilgninger til drift og vedlikehold av eksisterende vegger.

## Fylkesrådmannen

fortalte at Vestfold ikke bare har stor trafikkvekst, men også en stor befolkningsvekst. Det ble 2.600 flere vestfoldinger i 1997, noe som skyldes både fødselsoverskudd og tilflytting. Vestfold er «det gode bosted», som tiltrekker seg stadig flere unge, høyt utdannede mennesker. Disse er verdifull arbeidskraft for fylket, men også svært mobile og kravstore mht. kommunikasjon.

## Lufthavnsjefen

kunne meddele at også Sandefjord Lufthavn, Torp, er inne i en voldsom vekstperiode. I 1995 var passasjertrafikken på 10.000. I 1997 var den på 250.000 og i 1998 vil den

ha økt til ca. 400.000. Prognosene for 1999 er 600.000. Da slår «Fornebu-effekten» ut for fullt. Etter det forventes en jevn vekst på 4 % årlig. Denne veksten krever investeringer i utvidet kapasitet og medfører også økt biltrafikk til og fra flyplassen.

## Jernbaneløst

er bekymret for at manglende bevilgninger til Vestfoldbanen vil føre til at toget sakker enda lenger akterut i konkurransen med bilen. Etter åpningen av ny E 18 i nordre Vestfold, vil bilen ha en gjennomsnittshastighet på 80 km/t Oslo - Tønsberg utenom rushtidene, mens toget vil kjøre i 70 km/t. Selv om NSB har 60 % flere passasjerer i dag enn for 10 år siden, vil trafikkfordelingen mellom veg/jernbane på 85/

15 ikke endres med dagens investeringstakt.

Jernbaneplanen fra 1992 gikk ut på å bygge dobbeltspor ned til Larvik innen 2007; en investering på mer enn 3 mrd. kr. Da ville toget vært reelt konkurransedyktig med bilen mht. reisetid (1 time Oslo - Tønsberg og 2 timer Oslo - Skien). Med dobbeltspor ville kapasiteten på Vestfoldbanen blitt doblet, fra ca. 5.000 passasjerer pr. døgn i dag til 10.000 - noe Jernbaneløst tror det er marked for.

Men Jernbaneløst får ikke fulgt opp planen fra 1992 med bevilgninger. Bare utbyggingen ved Sande og noe videre prosjektering vil fullføres før 2001. NJP 1998-2001 legger opp til «en nøktern utvikling

av Vestfoldbanen på mellomlang sikt», og gir en investeringsramme på «bare» 700 mill. kr.

Reisetidsutviklingen Oslo - Skien illustrerer problemene med nedslitt infrastruktur: Togene bruker 17 minutter lengre tid i dag enn for 20 år siden!

## Samferdselskomiteen

trakk selvfølgelig ingen konklusjoner på møtet i Sandefjord. Men flere av komiteens medlemmer sa de kunne underskrive på framkommelighetsproblemen, som de selv hadde erfart på veg til hytta på Tjøme eller ferien på sørlandet. Så får vi vente til statsbudsjettet for 1999 for å se hva slags konklusjoner de har trukket for veg- og jernbaneutbygging i Vestfold.

## NYE SYKKELREGLER FRA 1. MAI

TEKST: ANNE METTE STORVIK

### Innskrenkede rettigheter på fortauet

Det skal fortsatt være lovlig å sykle på fortauet. Men sykling på fortau, gangveg eller i gangfelt er bare tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Syklister må dessuten passere gående i god sideavstand og i tilnærmet gangfart. Dette er en av endringene i trafikkreglene for syklister, som ble vedtatt i statsråd og skal settes i verk fra 1. mai i år.

### Vikeplikt

Reglene om vikeplikt har vært svært kompliserte, og endringene innebærer en forenkling. Når du som syklist forlater fortau eller gang- og sykkelveg, har du vikeplikt for annen trafikk. Du kan med andre ord ikke sykle rett over kryss

og forvente at kryssende trafikk skal stoppe - selv om det er merket som gangfelt eller sykkelkryssing. Hvis du derimot stanser og går av sykkel, regnes du som fotgjenger, og bilene har vikeplikt. Enkelte steder er det kanskje vanskelig å se at det faktisk er et kryss, det kan se ut som om gang- og sykkelvegen fortsetter. Stopp for kryssende trafikk med mindre du er helt sikker på at kryssende trafikk vil slippe deg fram!

### Syklist i vegbanen

For "transportsyklisten" som vil fort fram, innebærer regelendringene at det muligens er mest hensiktsmessig å sykle i vegbanen. Sykler du i vegbanen sammen med øvrig trafikk, følger du trafikkreglene på samme måte som når du kjører bil.

### Og ellers...

Du kan parkere sykkel på sykkelveg, fortau, gågate eller gatetun hvis den ikke er til hinder eller ulempe. Sykling mot envegskjøring er fortsatt forbudt. Husk også at du har vikeplikt for busspassasjerer som stiger av eller på buss.





# Kvalitetsforbedring med liv og lyst!

*Etter nyttår fulgte de andre avdelingene i produksjonsavdelingens fotspor og satte i gang sine toårige kvalitetsforbedringsprogrammer. De startet med kartleggingskonferanser i grupper for å finne problemer, årsaker og tiltak. Har man kommet så langt, er ikke løsningene langt unna. Det viser denne situasjonsrapporten.*



Ved Larvik trafikkdistrikt er det vært avholdt kartleggingskonferanser i februar og mars. Det kom mange forslag til forbedringer, mellom 30 og 40 for hver faggruppe; fra det helt enkle som ikke tar noe tid, til det mer kompliserte som krever både tid og penger.

Det har vært brukt mye energi under kartleggingskonferansene, men faggruppene har utvist stort engasjement også i ettertid. Som eksempel, kan vi trekke fram faggruppe kontor ved Larvik trafikkstasjon.

De definerte følgende to problemstillinger:

- Hva er årsakene til at arbeidsplassene er uryddige og dårlig tilpasset?
- Hva er årsakene til at arbeidsplassrulleringen fører til for lite kontinuitet og kompetanse på de ulike fagområdene?

Følgende tiltak ble skissert:

- Hver og en forplikter seg til å fremstå som et godt eksempel med ryddig arbeidsplass.
- Kartlegg hvem som ønsker hvilke arbeidsområder og deretter utarbeid en arbeidsplan som ivaretar interne/eksterne kunders behov.

Etter kartleggingskonferansene tok det ikke lang tid før prosessen var i gang. Det var ikke nødvendig med flere møter for å begynne med enkle forbedringer. Trude og Åshild startet med å rydde på arkivet og i løpet av kort tid hadde flere engasjert seg med å rydde på og rundt sin egen arbeidsplass. Faggruppen har oppnådd en holdningsendring i forhold til å rydde.

Alle har fått anledning til å fremme ønsker om arbeidsplasser. Dette har medført noen endringer som er i ferd



Faggruppe kontor ved Larvik trafikkstasjon, fra v. Trude Fjellberg, Marianne Nordkvelle og Åshild Eftedal.

med å bli justert inn i arbeidsplanen. Det har blitt investert i nytt sentralbordmøblement og hele sentralbordplassen er omarbeidet til å bli en mer funksjonell og trivelig arbeidsplass.

Gruppen som jobber med kontrolladministrasjon/timebestilling har foreslått tiltak som går på effektivisering av manuell timebestillingsbok og timebestilling ved personlig fram møte.

Kvalitetsforbedringprogrammet har gitt alle anledning til å komme med innspill til forbedringer av arbeidsprosesser og det daglige miljøet de befinner seg i. Når det blir avsatt tid og alle engasjerer seg, blir mye gjort. Vi er allerede kommet meget godt i gang ved Larvik trafikkstasjon og kan tydelig se resultater.

Er det noen som går og venter - hva venter du på? Ta initiativ og sett igang!!

800 bilførere i Vestfold har i løpet av perioden fra 1991 til i dag gjennomgått et oppfriskningskurs med teori og praksis med kjørelærer. Nå har Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomført en spørreundersøkelse blant kursdeltakerne og med en tilsvarende stor gruppe eldre personer uten kurs. Konklusjonen vil vekke oppsikt: forskerne konkluderer med at det er klare indikasjoner på at kursene medfører redusert ulykkesrisiko for deltakerne.

## Kurs for eldre gir færre ulykker



Engasjerte pensjonister i full gang med oppgaveløsning på kurs for eldre bilførere.

De første oppfriskningskursene for eldre bilførere i Vestfold ble satt i gang på et eldrecenter i Sandefjord i 1991. Primus motor var og er Klaus Ottersen, men han har hatt mye støtte internt fra biltilsynet/trafikkstasjonen i Larvik, fra vegkontoret og mange eksterne samarbeidspartnere. Opplegget er i dag et tilbud fra Folkeuniversitetet over store deler av fylket. I utviklingsfasen ble kursopplegget støttet økonomisk fra Statens vegvesen, men denne støtten er etter hvert tonet ned og er nå helt borte. Vår rolle er i dag primært å videreutvikle kursopplegget og forsøke å knytte til oss nye samarbeidspartnere.

TEKST: ERIK THOMASSEN FOTO: BJØNNES MARKETING

**S**elv om ulykkesreduksjonen etter fullført kurs er svært markant, er materialet foreløpig ikke stort nok til at man kan trekke helt sikre konklusjoner om effekten av kursene. TØI går imidlertid svært langt i å sannsynliggjøre at dette er tilfelle, og anbefaler at det må gjøres ytterligere forskning på området.

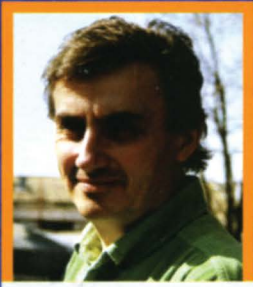
At forskere finner så klare indikasjoner på ulykkesreduserende effekt av opplæringstiltak, hører til sjeldenhetene. Faktisk er det slik at det aller meste som er gjort av forskning på den vanlige føreropplæringen konkluderer med at det ikke kan påvises effekt på tallet trafikkuulykker. Derfor er konklusjonene i rapporten fra Alf Glad og

Anne Borger Mysen oppsiktsvekkende og gledelige for alle som har hatt tro på tiltaket og trafikkantrettet arbeid i det hele tatt. Ikke minst er funnene viktige fordi satsing på oppfriskningskurs for eldre er nevnt som et satsingsområde på landsbasis i NVVP, som må følges opp gjennom de årlige statsbudsjettene.

En hovedutfordring i det videre arbeidet er å få sponsorer på banen som kan gjøre det mulig å opprettholde den kvalitetsprofilen kursene i Vestfold har hatt uten at prisen for de eldre blir uakseptabelt høy. Her burde forsikringsbransjen kjenne sin besøkelsestid. Kursdeltakelse ser jo ut til å gi direkte effekt på det antall skademeldinger selskapene



Her holder Klaus Ottersen foredrag for aktive og lydhøre eldre på kurs.



**Erik Thomassen**  
44 år, leder av trafikksikkerhetsseksjonen.

får fra sine eldre kunder. TØIs undersøkelse viser at 60 % av de som ikke har tatt kurs, kan tenke seg å gjøre det, men betalingsvilligheten er ikke så stor som man kunne ønske.

Undersøkelsen viser ellers at førere med kurs er sikrere på hvordan de skal forholde seg til skilt og reguleringer, men de føler seg likevel mindre trygge i trafikken enn førere uten kurs. Spørsmålet er om dette skyldes at det er de mest utrygge førerne som har valgt å gå på kurs, eller om kursene har gitt dem et mer riktig bilde av egen atferd og begrensninger med derpå følgende utrygghet. Det kan i så fall tenkes at dette er noe av årsaken til at de får færre ulykker etter kurset enn de hadde før. Av undersøkelsen går det også fram at de som har kurs kjører mer enn andre og at de kjører mer under vanskelige forhold enn det kontrollgruppen gjør.

Kursene har hatt en dobbel hensikt. De skal både bedre sikkerheten og mobiliteten til de eldre. Mobilitet har mye med livskvalitet å gjøre, og mobile eldre trenger mindre hjelp fra samfunnet omkring seg. Transportøkonomisk institutt konkluderer med at kursene kan vise seg å ha hatt en slik dobbelt positiv effekt. Utfordringen nå blir å videreutvikle eldrekursene og sikre finansieringen av dem.

## Pris til ildsjel i TS-arbeidet i Vestfold

*Hvem? Terje Olsen ved Larvik politikammer. Hvert år deler Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) ut en trafikksikkerhetspris. Prisen er på 5.000 kr samt et kunstverk av en lokal kunstner. Overrekkelsen fant sted i Fylkestingets møte den 3. mars 1998. Prisen ble overrakt av varafylkesordfører Svein Kristian Waale.*

**T**erje Olsen har arbeidet med trafikk i en årrekke, både ved politiet i Larvik, Utrykningspolitiet og Justisdepartementet. Han har vist et engasjement for trafikksikkerhet i lokalmiljøet som langt overstiger det man kan forvente av ham i forbindelse med jobben.

### Aktiv og engasjert

Terje Olsens engasjement for trafikksikkerheten kommer til uttrykk både gjennom stor aktivitet på kontrollsidene, forebyggende arbeid blant barn, unge og voksne og ved at han er aktiv med informasjonsarbeid, både på egenhånd og ved hjelp av media. Han er også engasjert i å kartlegge farlige punkter og strekninger og foreslå tiltak på vegnettet. Overfor kommunen og Vegvesenet er Terje engasjert og aktiv pådriver. Spesielt kan fremheves det engasjementet Terje Olsen har vist i forbindelse med skolestart for 6-åringene i 1997.

Å gi trafikksikkerhetsprisen til Terje Olsen, var et håndslag til en av de virkelige ildsjelene og entusiastene i trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold.



En fornøyd Terje Olsen ble 3. mars i år tildelt trafikksikkerhetsprisen 1997.

Kunst til trafikksikkerhetsprisen blir plukket ut blant lokale kunstnere, av Mette Myhre ved vegkontoret.

FOTO: ANNE METTE STORVIK



TEKST OG FOTO: RUNE LUNDOQUIST



Gigantkrysset på Island begynner å ta form. Riksveg 315 går i bru over nye E 18, Island bru.

# Presset framdrift på Island

## Organisering

**P**å E 18-prosjektet er Karl Høiland prosjektleder. Underlagt han er det seks byggeledere. En av disse har ansvaret for produksjon og den jobben Gunnar Hasle og hans folk gjør. Hasle er seksjonsleder på produksjonsavdelingen og har ansvaret for de jobbene som utføres i egen regi. Under seg har Hasle veg- og brufolk. Eivind Holtan er anleggsleder for bruarbeidene og Georg Johnsen på vegsida.

## Byggeleder for egen regi

På utbyggingsavdelingen er Olav Lervik ansatt som byggeleder. Han har ansvaret for produksjonsavdelingens arbeid. Ansvaret til Olav Lervik er tilnærmet lik det byggeleder Gunnar Aarhus har og som vi presenterte i forrige nummer av Vestfolder'n. Lervik inngår kontrakter og følger opp disse og holder byggemøter med produksjon. Han fungerer som byggeleder for en entrepris og entreprenøren er produksjonsavdelingen i Statens vegvesen. Selv om produksjon blir tildelt jobbene uten å konkurrere med andre, er utgangspunktet ellers stort sett likt. Lervik har også ansvaret for en del mindre entrepriser, som f.eks. asfalt, støyskjerming og viltgjerder.

## 3/4 satt bort til private entreprenører

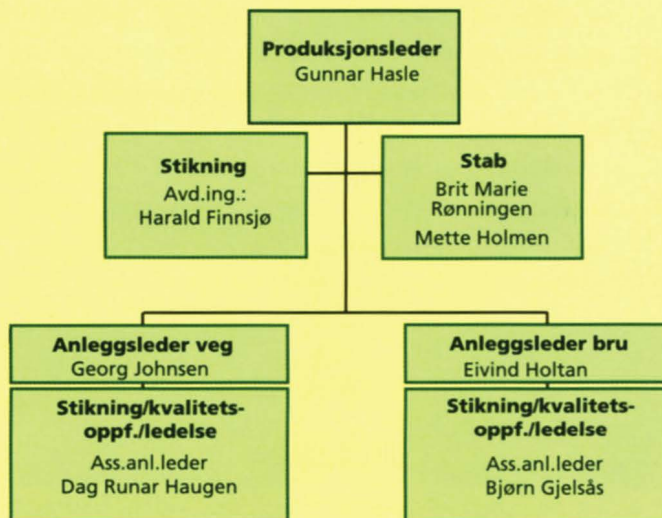
- Mange tror nok at Vegvesenet har ansvaret for, og bygger ny E 18 selv, sier seksjonsleder Gunnar Hasle på produksjonsavdelingen, men det er ikke tilfellet. Bare 25 % av bevilgningene til E 18 har produksjonsavdelingen ansvaret for. 3/4 av det som bygges på nye E 18, er satt bort til private entreprenører. I de fleste fylker er bevilgningen til nyanlegg så liten at

produksjonsavdelingen "sluker" hele potten. Følgelig er det som oftest Vegvesenets egen produksjonsavdelingen som bygger veger i de fleste fylker.

## Størst konsentrasjon på Island

For tiden har produksjon de fleste folka i området rundt gigantkrysset på Island. Der skal riksveg 315 gå i bru over den nye E 18. Krysset har mange "ingredienser" som skal passe inn. Foruten de store masseforflyttingene og oppbyggingen av selve krysområdet, er det Island miljøtunnel som er det store for tiden.

## ORGANISASJONSPLAN E18 NORD Produksjonsavdelingen



TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

# Miljøtunnel til 35 mill. kr i egen regi

Arbeidet med den 400 m lange miljøtunnelen på Island skal produksjonsavdelingen starte med i mai. - Denne jobben er en kjempeutfordring for oss, sier anleggsleder Eivind Holtan. Han setter pris på å kunne få lov å beregne og følge opp en så stor og faglig interessant jobb. Det krever stort ansvar og ikke minst; det er gøy.

**D**et er utbyggingsavdelingen som er byggherre på arbeidet med tunnelen. Totalt er Island miljøtunnel kostnadsberegnet til ca. 35 mill. kr. Produksjonsavdelingen har faglig kompetanse på slike jobber og har vist det tidligere ved byggingen av Bjørge miljøtunnel syd for Bergsenga. Ifølge Eivind Holtan er prinsippet med bruk av forskalingsvogn det samme som på Bjørge.

## - Må holde økonomisk

Det må legges stor vekt på oppfølging - det hjelper ikke hvis det ikke holder mål økonomisk, sier Holtan. Der må vi bli flinkere, og jeg synes nok vi i forskjellig grad har sluppet "billig" fra det ansvaret tidligere. Vi kan ikke bevilge oss mer frihet enn andre entreprenører. Holtan forteller at han bruker mye mer tid på økonomi nå enn tidligere når jobbene blir beregnet. For å kunne dokumentere overfor utbygging, måtte Holtan regne og utferdige en økonomisk kalkyle, både på tid, pris og kvalitet. Dette er beregnet ut fra jobben som ble gjort på Bjørge.

## Mindre armering

- I forhold til Bjørge, vil vi på denne tunnelen bruke mindre armering, forteller Holtan til Vestfolder'n. Det vil gå med ca. 10.000 kbm betong, og betongen har en tykkelse på 40 cm. Dette er identisk med jobben vi gjorde for ett år siden. Mengde armering vil ifølge ass. anleggsleder Bjørn Gjelsås bli ca. 1.060 tonn. På jobben med Bjørge tunnel var det aktuelt med to-skift og det var også planen her, men pga. mengde armering greier det seg med ett skift, sier Holtan videre. Vi kan nevne at det vil være ca. 33.000 m<sup>2</sup> forskaling til jobben. I tillegg skal det støpes portaler tilsvarende på Bjørge, støttemuren inn mot portalen blir derimot mer buet enn på Bjørge.

## Presset framdrift

- Organiseringen av jobben er helt identisk med det produksjon gjorde på Bjørge. Hver vognstøp tar 200



- Arbeidene med overvanns- og drensledninger og kummer er påbegynt og ferdig utført i ca. 150 m, sier ass. anleggsleder Bjørn Gjelsås. Snart starter arbeidet med miljøtunnelen

kbm betong og en slik støp kan vi greie én gang i uka. I samme syklus kommer 100 kbm støp til fundamenter.

## 13 måneders byggetid

- I disse dager er det i gang en iherdig planlegging for tekniske løsninger med framdrift av vogner, sier Gjelsås til Vestfolder'n. På Bjørge ble det brukt panserruller, mens det på Island skal brukes hjul på skinner, den samme skinnegangen som den innleide tårnkranen går på. Vognene skal fraktes fra Bjørge til Island 26. mai. Vegtraséen er nå klar til den store og tunge frakten. Ny "hud", dvs. nye bord rundt vognene, må byttes ut midtveis i arbeidet. Det må også byttes bord før arbeidet starter opp. 4. mai begynner arbeidet med fundamentene til såler (skinnegang). Første portalstøp er planlagt i slutten av juli og første vognstøp i andre uka i august.

## Krever 15 mann i arbeid i ett år

15 mann i tillegg til ledelsen vil fra mai måned være i gang med den krevende tunnelen. Bjørn Gjelsås vil ha det daglige ansvaret, inkludert HMS og kvalitet. Arbeidet vil det neste året omfatte alle som jobber og er tilknyttet bru.



En egen seksjon innenfor produksjon kunne denne gjengen tenke seg i framtida, kanskje også et samarbeid over fylkesgrensene. Her er f.v. Tor Gunnar Skare, bormann Oddbjørn Lie fra Buskerud, Bent Gunnerød og Jan Egil Blix samlet på Island.

## - jobbet på spreng

**I 1997 sprengte vi til sammen 420.000 kbm fjell - og det er mye!**

- Vi lå langt foran de største entreprenørene i 1997, forteller Bent Gunnerød til Vestfolder'n. Mengden for 1998 blir betydelig mindre. Jobbene er mindre, dvs. det er ikke så høye fjell, mest småsprengninger.

Sprengningslaget er ferdig med sprengning for miljø-tunnelen på Island og holder nå på med riksveg 315. Laget er ferdig med fjellet i den nye E 18-traséen. Senere blir det jobbing med masser og noe sprengning for oljeselskapene som skal ha serviceanlegg på hver av rasteplassene nord for Island. Noe av sprengningsjobben er utført allerede.

Sprengningslaget har den siste tida jobbet på spreng for å ha alt klart før brugjengen setter i gang arbeidet med den gjenstående gangvegkølverten til riksveg 315.

### Egen spesialisert seksjon

I dag er gutta "knyttet" til prosjektet ved anleggsleder veg Georg Johnsen, men de kunne nok tenke seg en atskilt spesialgruppe. Kanskje i et samarbeid med Statens vegvesen Buskerud. Dette er visstnok bare tanker, men de har en meget spesialisert jobb. Det vil jo bli mindre jobber etter hvert.

### Stort press - lett for å ta unødige sjanser

- Hver salve er en ny jobb, men jobbmessig er det en rutine, sier Gunnerød. Sikkerheten kommer foran hele tida, slik som f.eks. på Paveprosjektet. Å jobbe under slikt press, med media, NSB, folk i Holmestrand by osv. som "maser" hele tida er vanskelig og psykisk krevende. På E 18-prosjektet har vi det ikke slik, men hver sprengningsjobb krever sin mann.

# 100.000 kroner mindre til drift og vedlikehold - hver dag

Statens vegvesen Vestfold har 26 mill. kr mindre å vedlikeholde riksvegene for i år enn i fjor. I perioden 1994-97 hadde vi 90 mill. kr til disposisjon hvert år, mens vi i perioden 1998-2001 har 64 mill. kr pr. år. Det betyr en plutselig reduksjon på 23 % fra 1997 til 1998, og vil utvilsomt merkes av trafikantene.

- Hvordan vil trafikantene merke budsjettkuttet, trafikksjef Tore Kaurin?

- De må f.eks. leve med mer nedslitte asfaltdekker med dypere spor fordi det vil gå lengre tid mellom hver gang vi kan reasfaltere vegene. Budsjettet for dekkelegging er redusert med 50 % fra '97 til '98 - fra 25 til 12 mill. kr. Skilting og oppmerking av vegene reduseres med 36 % i forhold til i fjor. De vegfarende vil registrere mer søppel og mindre klipping og rydding langs vegkanten. Vintervedlikeholdet vil også bli dårligere med en reduksjon på 40 %, noe som særlig vil gå ut over de minst trafikkerte riksvegene. Kort sagt er budsjettkuttet dramatisk, sier Tore Kaurin.

- Men vi har vel spart noen penger på den snøfattige vinteren vi har hatt i år?

- 75 % av utgiftene til brøyting, salting og strøing er faste utgifter til egne ansatte og innleide maskiner, så det er ikke så mye å spare på tilfeldige variasjoner i snøforholdene. Kommende vintre må vi derfor forsøke å redusere de faste kostnadene.

- Vil ikke det gå ut over trafikksikkerheten?

- Vi vil prøve å skjerme de viktigste trafikksikkerhetstiltakene og opprettholde vedlikeholdsnivået

f.eks. på E 18. Men det er ikke til å unngå at de reduserte bevilgningene vil føre til redusert framkommelighet og sikkerhet enkelte steder.

- Hvorfor har Stortinget plutselig redusert bevilgningene til drift og vedlikehold?

- Ja, det er ganske paradoksalt. I St.meld. 37 Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 sier Stortinget at bevilgningene til vegformål skal vris over fra nye vegprosjekter til drift og vedlikehold av eksisterende vegger. Begrunnelsen er å ta vare på den vegkapitalen som allerede er investert og sikre dagens standard på trafikksikkerhet, miljø og framkommelighet, forteller Tore Kaurin.

- Men vegen fra holdning til handling er lang. Alle fylkene har fått redusert sine bevilgninger til drift og vedlikehold. Det slår spesielt negativt ut for Vestfold, som hadde en rekordstor trafikkvekst på 5,3 % i fjor. Økt trafikk gir økt slitasje på vegene. Vi trenger mer penger for å opprettholde standarden - ikke mindre. Samfunnsøkonomisk optimalt nivå tilsier en årlig bevilgning på 115 mill. kr - vel 50 mill. kr mer enn vi har i dag!

- Men må vi ikke finne oss i at Vegvesenet styres av politikere som må ta hensyn til budsjettbalanser osv.?

- Joda, det må vi selvsagt.

Våre folkevalgte har gitt signaler om et lavere nivå ved å bevilge 16 mill. kr mindre pr. år. Men en omlegging av budsjettssystemet i Vegvesenet har også slått negativt ut for drifts- og vedlikeholdsbudsjettet og redusert det med ytterligere 10 mill. kr pr. år. Som om ikke det er nok, vil også de økte kostnadene ved Paveprosjektet belastes årets budsjett med ca. 3 mill. kr. Hadde årets lave budsjett vært en engangsforeteelse, hadde det ikke hatt så store konsekvenser. Men siden rammene er fastlagt på samme nivå de neste fire årene, blir nok konsekvensene større enn noen egentlig ønsker.



Trafikksjef Tore Kaurin

# - Viser dårlige bremses og lysinnstilling

- Vi har opplevd at bremseslanger har vært nesten av, og i de verste tilfellene har vi gitt kjøreforbud, forteller Ståle Singstad på Tønsberg trafikkstasjon. Også lysinnstilling viser seg å være et problem hos mange. Vi hjelper til der vi kan, hvis det ikke går må de komme tilbake for etterkontroll.



- Jeg var ikke i tvil om hvor jeg skulle kontrollere min Ford Sierra, sier Kjell Kihle fra Tolvsrød til kontrollør Ståle Singstad på Tønsberg trafikkstasjon.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

**I** følge Ståle Singstad har mengden kontroller tatt seg opp i april måned, og trafikkstasjonene har et voldsomt trykk nå. På Tønsberg trafikkstasjon er det mange ukers ventetid for bestilling av time.

## Livsfarlig

- Det er livsfarlig å kjøre med dårlige bremses, og mange bilister er ikke nøye nok med å få sjekket dette, sier Ståle Singstad til Vestfolder'n. Bremsene kan ha max. 30 % forskjell mellom høyre og venstre side, og på mange biler er det mer. Når kontrollørene påpeker feil og mangler med bremsene,

godtar folk dette med èn gang uten kommentarer.

## Forsiktig start

For å få til en forsiktig start i januar, februar og mars måned, var det mange som ikke fikk "påminnelsesbrev" om kontrollene. Vegdirektoratet hadde bestemt at kontrollvolumet skulle begrenses de tre første månedene. Personbilene som slipper kontroll, skal ikke til kontroll før i år 2000. Alle som har bil som er førstegangsregistrert på partallsår, må nå inn til sjekk, ingen unntak. De som er fritatt, er biler registrert i 1960 og eldre, og de får heller ingen påminnelse.

## Også andre kontroller

- Vi må i tillegg til disse kontrollene også kontrollere bruktimporterte biler og motorsykler i tillegg til sesongens russebiler, sier Singstad. Det er stort sett tre personer i hallen, en av disse er i Horten to dager i uka.

## Hvorfor lar du Vegvesenet kontrollere bilen din?

Vestfolder'n stilte spørsmålet til Kjell Kihle fra Tolvsrød.

Han var til etterkontroll av sin Ford Sierra 1983 modell, og han var ikke i tvil hvor han skulle dra for å kontrollere bilen sin. Han mente helt klart at denne kontrollen er tryggere enn den som blir utført på et merkeverksted. Han nevnte "bukken og havresekken" og mener Vegvesenet er en nøytral etat og at han selv vet at han får en "riktig" kontroll.

Kihle har hatt bilen i åtte år og har aldri vært til kontroll med den, men har selv holdt den godt vedlike. Da han var til kontroll første gangen, fikk han beskjed om å komme tilbake til etterkontroll, noe Kihle synes var helt OK. Han har i mellomtiden skiftet eksospotte og innmaten i lyktene. Kihle har lest i media at denne typen kontroller har vist alvorlige feil og mangler ved bremses. Han mener selv at bremses er så viktig og at folk må passe på selv for å få dette sjekket.



- Vi gleder oss over å kunne konstatere en forbedring i kjøreatferden hos bilførere i 18-19 års alderen, sier konsulent Rolf Sikveland på Tønsberg trafikkstasjon. Livslang læring er blitt bedre, metodeforandringer i opplæringen på slutten av 80-tallet og den generelle oppfattelsen av risikovillighet hos ungdom har forandret seg. Dette mener Sikveland er medvirkende årsaker til atferdsendringen blant unge bilførere.

**K**onsulent Rolf Sikveland har laget en rapport om 18 og 19-årige bilførere involvert i politiregistrerte personskadeulykker i Vestfold. Han ser en helt tydelig atferdsendring hos unge bilførere i denne rapporten.

#### Opplæringen - positiv innvirkning

- Det er selvfølgelig mange grunner til denne endringen, men en dreining av trafikkopplæringen på slutten av 80-tallet og begynnelsen av 90-tallet har hatt en positiv innvirkning, mener Sikveland. Gjennom påvirkning i skoleverket og den siste kvalitetspåbyggingen hos kjøreskolene, har elevene lært mer konsekvenstenkning - "hvis du gjør slik, hva er konsekvensen av det du gjør?" Det kan, ifølge Sikveland, også være at ungdom har fått et annet syn på risiko og hva slags risiko de vil godta.

#### Ulykkestyper redusert med 50 %

Rapporten viser at bilførere i denne aldersgruppen er mest utsatt for ulykker fredag, lørdag og søndag og i tidsrommet mellom kl. 1200 og 2400. Vi kan også lese at antall kryssulykker, fotgjengerulykker og til dels møteulykker der denne aldersgruppen er innblandet, er redusert med ca. 50 % siden 1985. I 1988 var 112 bilførere i aldersgruppen 18-19 år innblandet i ulykker i Vestfold. I 1996 var det 44 og i



- Vi kan se en tydelig atferdsendring blant bilførere i alderen 18-19 år, sier Rolf Sikveland. Som sensor ved Tønsberg trafikkstasjon møter han daglig de ferske bilførerne.

1997 48 ulykker. Når det gjelder de forskjellige ulykkestyper, var det i 1988 31 kryssulykker, mens det i 1996 og 97 var henholdsvis 10 og 11.

#### Hva tror du er årsaken til denne reduksjonen?

Vi stilte spørsmålet til seksjonsleder Erik Thomassen på trafikkavdelingen. Thomassen mener at dette er svært positive og hyggelige tall. Men vi må legge til grunn at det i denne perioden har vært en klar nedgang i ungdomskullene og dermed avlagte førerprøver. Dette kan "forklare" halvparten av reduksjonen i ulykkestallene. Uansett blir det en relativt stor ulykkesnedgang

som har andre årsaker. Thomassen sier videre at vi vet at de første årene på 90-tallet, da ulykkesnedgangen var mest markant, var preget av lavkonjunktur og trolig nedgang i trafikken blant unge, i tillegg til en omfattende omlegging av trafikkopplæringen (TS-pakken) og at det i Vestfold ble jobbet spesielt mye og bra med dette. Dette kan ha innvirket på trafikkopplæringen også etter at TS-pakken var fjernet. - Det er en sammenheng mellom denne ulykkesreduksjonen og bedre førerkvalitet, men jeg vet ikke hvor stor denne sammenheng er, sier seksjonsleder Erik Thomassen til Vestfolder'n.

# Stor undersøkelse om vintervedlikeholdet: Trafikantene er mindre fornøyde nå enn før

*Hvor fornøyd er du med vedlikeholdet av vegene? Det ville Vegvesenet ha svar på i en undersøkelse som ble gjennomført over hele landet 11. mars. 1.250 trafikanter - de fleste bilførere ble stoppet langs riks- og fylkesveger i hele Vestfold og fikk utdelt et skjema med 17 spørsmål. Svarfristen var 3. april, og vi har sett nærmere på de 300 svarene Tønsberg trafikkstasjon hadde mottatt.*

**T**ilfredsheten med vintervedlikeholdet blir litt dårligere for hver undersøkelse, sier faggrupeleder Odd Arntzen ved Tønsberg trafikkstasjon.

- Kundeundersøkelsene er blitt utført siden 1989. Svarene blir målt på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er svært bra og 5 er dårlig. Tilfredsheten med vintervedlikeholdet totalt sett er gradvis sunket fra 1,9 til 2,16 i løpet av disse ti årene.

- Skyldes nedgangen at vi er blitt dårligere eller at trafikantene krever mer?  
- Kanskje begge deler? Vi fikk en brå nedgang i tilfredsheten i 1995,

etter omorganiseringen av Vegvesenet. Men det er klart at samtidig som folk kjører stadig mer, blir de også mer avhengige av framkommeligheten og trafikksikkerheten på vegene, sier Odd Arntzen.

## Riktig kvalitet?

Hensikten med undersøkelsen er både å måle utviklingen av kundetilfredsheten over tid og å se om vegvedlikeholdet i Vestfold tilfredsstillende den sentralt fastlagte standarden. Den er beregnet ut fra hva Vegdirektoratet forventer at hvert fylke skal få ut av de tildelte midlene. «Riktig kvalitet» på vedlikeholdet skal gi 2,0 på skalaen. Vestfold har altså kommet under denne grensen i år. Når Vegdirektoratet har fått lagt inn dataene fra alle fylkene, vil vi se hvordan Vestfold ligger an i forhold til andre fylker. Tidligere har Vestfold ligget godt an; for to år siden på en tredjeplass i landsammenheng.

## Noen resultater fra årets undersøkelse

Hvert spørsmål på skjemaet skulle besvares ved å krysse av på en skala fra 1 til 5, hvor 1 betyr «svært bra», 3 betyr «brukbart» og 5 er «dårlig».

## Vintervedlikeholdet:

Snittet ble 2,16 på spørsmålet om tilfredsheten med vedlikeholdet av riksvegene totalt sett. 72 % av trafikantene vurderer vedlikeholdet som svært bra eller ganske bra. Bare 23 % var like fornøyde med fylkesvegene og de kommunale vegene - snitt 3,2. Trafikantene var mest fornøyde med brøytingen og minst fornøyde med forholdene for fotgjengerne. På alle spørsmålene om vedlikehold lå tilfredsheten med riksvegene langt over «andre veger». F.eks fikk salting på riksveger 2,5 og salting på andre veger 3,2.

## Utrygghet:

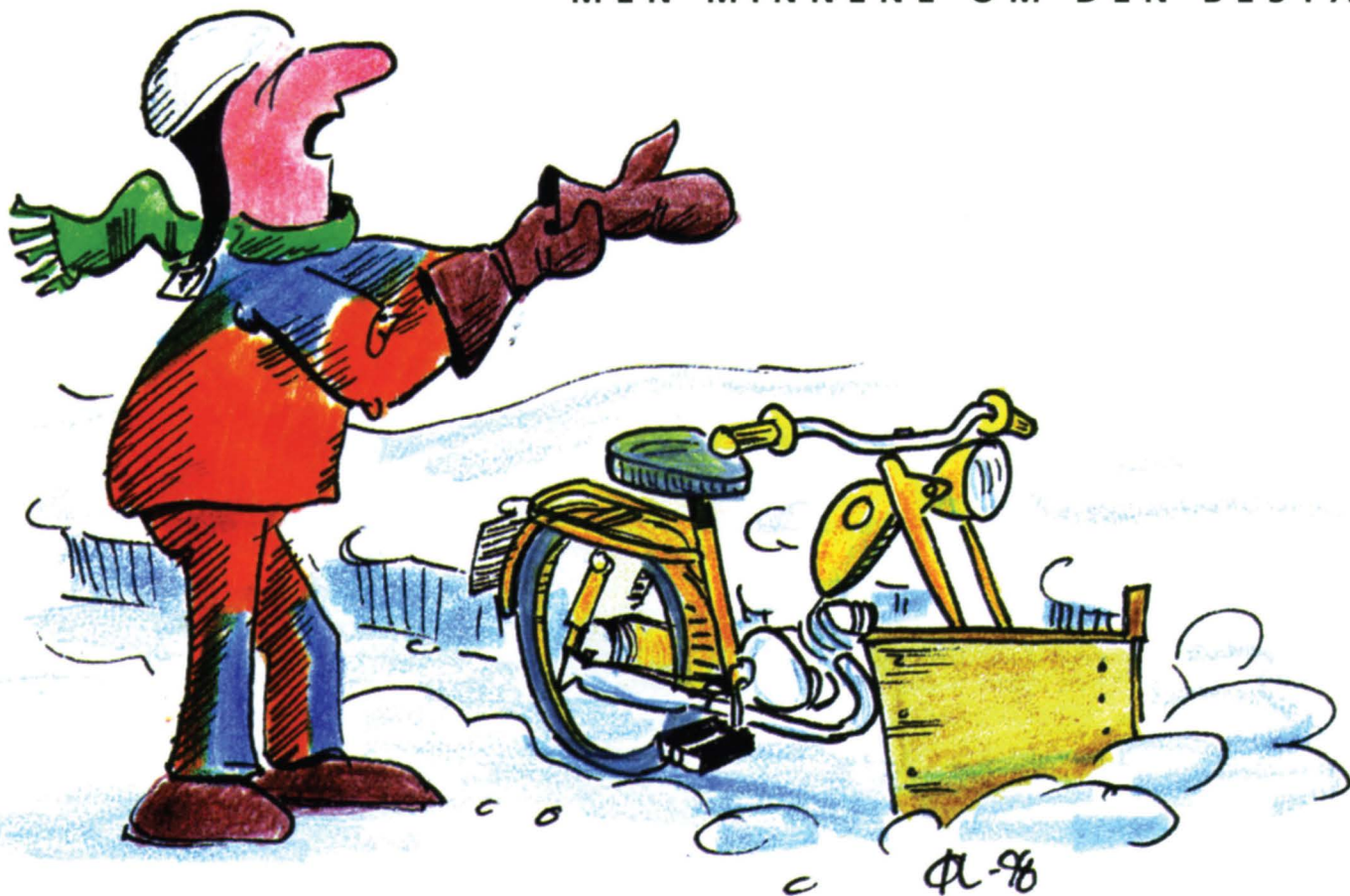
Et typisk Vestfoldfenomen må det være at 1/3 av de spurte opplever ikke utrygghet ved kjøring på vinterføre. Den faktoren som skaper størst utrygghet er møtende trafikk på glatt føre.

## Årsak til problemer:

De viktigste årsakene til problemene folk opplever på vintervegene i fylket, er spor i kjørebanelen pga. is og snø og tilsøling av frontrute og hovedlys. På fjerdeplass kom sen brøyting. Bare 25 % mente at generelt dårlig vegstandard var årsak til problemer.



Odd Arntzen, faggrupeleder veg i Tønsberg trafikkdistrikt



**Kutt i vedlikeholdsbudsjettet:**

*Jeg visste at den gamle mopeden kom til nytte en dag!*

**Viktige tiltak:**

De desidert viktigste tiltakene for sikrere vinterveger er i følge undersøkelsen snørydding og strøing i vegkryss. Dette var 93 % av de spurte enige om. Også mer brøyting generelt kom høyt på skalaen.

**Skilting:**

Trafikantene ga uttrykk for at de er fornøyde med skiltingen langs vegene (snitt på 2; «ganske bra»). Lesbarhet og renhold av skiltene skårer høyest. Skiltingen som varsler vegarbeid er best. Til tross for tett skilting på enkelte strekninger i Vestfold, er folk likevel ganske godt fornøyd med avstanden mellom skiltene.

**Årets forhold:**

Tilfredsheten med vedlikeholdet på vegene denne vinteren er «midt på treet», med en liten variasjon fra 2,5 til 3,2 på skalaen. Mest fornøyd er folk med snørydding i vegkryss og veggrepet på riksvegene. Minst

fornøyde er folk med snø og slaps og dype spor på fylkes- og kommunale vegger.

**Uhell i vinter:**

25 personer, eller 9 % av de spurte hadde hatt uhell med materielle skader denne vinteren. Av årsaker til uhellene oppga hele 73 % at «vegforhold» hadde stor eller avgjørende betydning. Vel 50 % oppga for høy hastighet som ulykkesårsak, og like mange ga «andre trafikanter» skylda.

**Dekkvalg:**

Undersøkelsen viser at 75 % av bilene hadde piggdekk, mens 25 % kjørte piggfritt. Vel 40 % svarte at de skulle kjøpe piggfrie dekk neste gang. 97 % mente at dekkene hadde stor betydning for sikkerheten. 78 % mente dekkene hadde stor betydning for å ta seg fram på riksvegene, og 89 % hadde samme oppfatning om lokalvegene. Verken konsekvensene for miljøet

(asfaltstøv), slitasje på veggen, pris eller mulig innføring av piggdekkavgift har stor betydning for dekkvalg. Sikkerheten og framkommeligheten for den enkelte er det mest avgjørende.

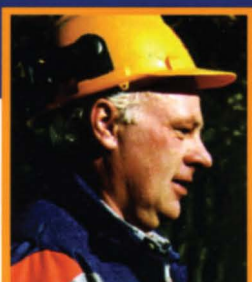
**Ansvar for vedlikeholdet av vegene i Vestfold**

Statens vegvesen Vestfold har ansvaret for vedlikeholdet av riksvegene inkl. E 18. Bevilgningene gis av Stortinget. Statens vegvesen utfører også vedlikeholdet av fylkesvegene, mens bevilgningene gis av Vestfold fylkeskommune. Kommunene bevilger penger til og utfører selv vedlikeholdet av de kommunale vegene (i boligområder osv). Ca. 25% av det statlige vedlikeholdet utføres av private firmaer.

ILLUSTRASJON: ØYSTEIN LANGDALEN

# Er verdiene blitt **handlinger**

*Utviklingsprosjektet "Fra holdning til handling" har pågått ca. ett år. Instruktører og ledere har vært på samlinger og kurs, seksjoner og grupper har jobbet med uønskede og ønskede handlinger, og vi har kommet fram til et felles verdigrunnlag. Vi har spurt et knippe personer om prosessen har gitt noen merkbare resultater i hverdagen så langt?*



**Tore Solberg**  
48 år, førstekonsulent  
ved personalseksjonen

TEKST: TORE SOLBERG

## **Olav Erik Krogstad, faggrupeleder ved Larvik trafikkdistrikt**

- Det er en travel hverdag, hvor et slikt prosjekt som HTH lett kan komme i bakgrunnen. Fra den første jobben vi gjorde, kom "korridorprat" fram som en uønsket handling. Dette har vi tatt opp igjen i faggruppen, men det er vanskelig å finne tråden etter noen måneder. Derfor valgte vi en positiv vinkling da vi tok det opp igjen og knyttet det til møtene i faggruppen. For oss blir den uformelle informasjonen vi gir hverandre viktig. Det kan være tilbakemeldinger etter kurs eller formidling av ting som har skjedd i løpet av en arbeidsuke. På den måten kan vi vise at vi bryr oss om hverandres hverdag.

- Ellers vil jeg si at verdiene er en skikkelig utfordring for organisasjonen vår - det er vanskelig å få sammenheng mellom liv og lære!



FOTO: JORUN SÆTRE



FOTO: ANNE METTE STORVIK

## **Tore Foss, avdelingsleder for utbyggingsavdelingen**

- Først en liten kommentar til prosjektet slik jeg har møtt det som en del av vegkontorets ledelse. Det tok oss lang tid å definere oppgaven, fra høsten 95 og til verdiene forelå i fjor høst. Men det har vært en viktig modningstid. Jeg er glad for at verdiene er blitt en konkret, velfundert sak som reflekteres over i organisasjonen. Det ligger en mengde utfordringer foran oss, som vi foreløpig bare øyner konturene av. Usikkerhet om framtida kan skape utrygghet som fører til frustrasjon - og vi får et spill av krefter. Vi må skape trygghet i endringer, slik at vi får utløst alle gode krefter og kreativitet i organisasjonen. For meg er verdiene i HTH oppskriften å gjøre det på.

## **Har du eksempel på hva dere har oppnådd?**

- I avdelingens ledermøte refereres det mer og mer til verdiene. Og verdiene preger konklusjonene. Byggherreseksjonen har i årsplanen 2-3 tiltak for hver av verdiene, knyttet til seksjonens møter og daglige liv. "Knip" en kollega i å gjøre noe bra, er ett av tiltakene. På Laboratoriet har de også gjort selverkjennelser og formulert mål for HMS, kommunikasjon og informasjon knyttet til verdiene. Verdiene våre skal utvikles fra retningslinjer til klokskap hos hver enkelt - jeg mener vi er underveis.

# - eller er de fortsatt holdninger?



FOTO: JORUN SÆTRE

## **Eva Monsen, seksjonsleder for fellestjenestene ved administrasjonsavdelingen**

- Vi har gjennomført aktivitetene i prosjektopplegget, og har grepet tak i at folk følte for lite sosial kontakt. Dette skyldes at seksjonens ansatte jobber forskjellige steder med renhold, kantine, sentralbord, postekspedisjon og arkiv. Den enkelte har nå endret litt på sin arbeidstid, og vi har satt av en halvtime én gang i måneden til en fellessamling. Dette er gjennomført, og det har ført til at vi har fått bedre kontakt med hverandre og økt seksjonstilhørighet.

I tillegg valgte vi å jobbe med å skape enda større fleksibilitet og smidighet i forbindelse med avvikling av ferier og annet fravær. Dette har ikke vært noe utbredt problem på seksjonen, men vi synes det var nyttig å bli bevisstgjort på hvilke holdninger vi har til våre nærmeste kolleger i denne forbindelse.

## **Hva med verdiene?**

- Vi har bestemt oss for å jobbe med åpenhet, og vil trene i å gi hverandre tilbakemeldinger. Dette arbeidet kommer vi til å bruke tid på seksjonsmøtene til å jobbe med.



FOTO: ANNE METTE STORVIK

## **Jan Syvert Bråthen, formann ved vedlikeholdsproduksjon, produksjonsavdelingen**

- Vi har jobbet mye med kvalitetsprogrammet. Problemer på HTH-områdene har vi ikke opplevd som sterkt, og da blir engasjementet mindre. Jeg mener vi etterlever åpenhet i hverdagen allerede. Det er høyt under taket her, du får direkte tilbakemeldinger, og uoverensstemmelser løses når de oppstår. Noen ganger tar vi diskusjoner i et lukket rom, andre ganger skjer det i åpent møte. Poenget er at vi kan gå videre med jobbingen etterpå.

I kartleggingskonferansene fikk vi fram rydding av leskur i en kommune som problem. Dette har vi nå løst, og jeg opplever at måten vår å løse det på har vært sterkt preget av verdien respekt. Ved å jobbe med kvalitet, har vi brukt verdiene også.

---

## **Verdiene må leve**

Utfordringen for hele organisasjonen er at verdiene vi jobbet fram i fjor høst lever i det daglige arbeidet. At åpenhet gjør det mulig å snakke om hva som bør endres. At respekt gjør det mulig å forstå hverandre i slike samtaler. At lojalitet inspirerer både til å etterleve avtaler og til å hjelpe andre til det samme. At trygghet gir oss visshet om at andres utsagn og innspill er vel ment. Og at læring gjør at vi har inspirasjon til endring og undring over nye, utforskede muligheter.

Nå starter arbeidet med den første policy'en: Kvalitet I slutten av april setter 25 ansatte seg sammen en dag for å jobbe med dette. Det er den første av i alt 10-12 policy'er som skal være handlingsveiledende for både ansatte og ledere. - Utfordringen er å få laget policy'er som er tydelige, men gir den enkelte et handlingsrom, sier Tore Solberg, som styrer dette arbeidet. «For alle disse dokumentene må jo ikke få oss til å la vær' å tenke selv», legger han til med bamsefar-stemmen fra Snakkebakeskogen.

# Kjempefest for 100-åring

*I år er det som kjent 100 år siden Vestfold fikk sin første vegsjef, og i den anledning ble det invitert til jubileumsfest på Hotel Klubben lørdag 21. mars. Det ble en vellykket og velregissert kveld, som ble innledet med revy og avsluttet med dans.*



Rundt 370 gjester koste seg med gin- og einebærmarinert laks, helstekt reinsdyrfilet og is med varme bjørnebær. Kvelden ble innledet med revy, og etter middag spilte dansebandet "Stratos" opp til dans.

TEKST: ANNE METTE STORVIK  
FOTO: TORHILD BÆKKE

Kåre Holtung gjorde en kjempejobb som Vegvokter (toastmaster). Denne underlige "figuren fra Fon" introduserte talerne på sitt eget, helt spesielle vis. Kveldens festtaler var James Archer og det var Rune Gjøs som takket for maten.



Vegdirektør Olav Søfteland var til stede og overrakte vegsjefen et bilde av den kjente grafikeren Ludvig Eikaas. Bildet er spesialbestilt til Vegdirektoratet og forestiller et landskap med vegarbeidere og en stubbebyter. - Vestfold er det eneste fylket som får en slik flott presang, - men så er dere da også de eneste som har invitert meg, kommenterte Søfteland.



Lepperød fikk også en gave fra de ansatte på jubileumsfesten: Finn S. Johnsen leste et dikt som fortalte at Johan og Turid kunne nyte en romantisk middag for to på Pascal. 27. mars ankom paret restauranten standsmessig i åpen bil og med privatsjåfør. Bordet var dekket med fem-armet kandelaber og friske blomster.



FOTO: MERETHE SOLBERG, NILS SKJEVIK OG ANNE METTE STORVIK

## «Klatremus og de andre fyrene i Snakkebakeskogen»

Det ble mange sene kvelder på skuespillerne og scenearbeiderne i ukene før jubileumsfesten. Alt var imidlertid glemt da ensemblet fikk stående applaus og invitasjon fra Søfteland til å opptre på vegsjevenes årsmøte i Oslo. Onsdag 1. april brakket det løs igjen, og på første rad satt en meget overrasket Johan Lepperød. Lenger bak satt samferdselsministeren og andre prominenser.



Bamsefar (Tore Solberg) har visst gått seg bort i «Byråkrattet».



Nils Skjevik under forvandling til Morten Skogmus, og Arne Steinerud til Bamsemor. Stakkars Arne ble omsminket og omkledd til Karius midt i stykket, og ble til slutt så rolleforvirret at han gikk på dametoiletet...

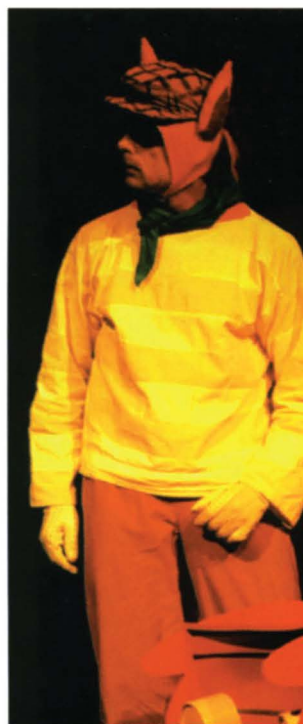


Baktus (Anne Mette Storvik) før huset oppe i Paven ble sprengt i fillebiter og tanntrollene måtte sette kurs for Romeriksporten på jakt etter nye hull...



Bakersvennen (Sissel Haugseth) legger en trøstende pote på Bestemor Skogmus (Mette Myhre). Bestemor slet med influensa og tok i desperasjon akupunktur og tyttet i seg diverse mystiske "naturremedier".

Reven Chevrolet (Kåre Holtung) ville ha fire felts motorveg slik at han kunne komme raskt frem til reve-enka og sommerhiet på Tjøme. Bilen hans ble etterhvert ramponert av steinsprut fra Paven... (Noe Kåre også har opplevd i virkeligheten).



Ekornparet Tone Lassen og Knut Dammen var stykkets romantiske innslag med instruks om aldri å være lengre fra hverandre enn at de kunne ta på hverandre...



«Hurra, nå setter vi i gang med noe nytt dere», jubler den alltid positive Klatremus, alias Eva Monsen. «Det er så godt å leve når man kan more seg, de andre de kan streve, men det vil ikke jeg, fadderullandei!», var kanskje en replikk det var lettere å kjenne seg igjen i...





**Algeir Thunshelle**  
Avd. ing. Faggruppe  
trafikk/kjøretøy  
Larvik trafikkstasjon

Algeir Thunshelle begynte 1. april i fast stilling som avd. ing. på Larvik trafikkstasjon. Han er delt 50/50 mellom faggruppe trafikk og faggruppe kjøretøy. I praksis betyr det at han skal bruke 50 % av tiden som sensor.

- Allerede under utdannelsen tok jeg sikte på "biltilsynet", forteller Algeir, som hadde positive erfaringer fra å jobbe i staten (NSB). De siste 3 årene har han jobbet som kjørelærer. Algeir er fra Halden, bor i Sandefjord og er 28 år. Fritiden bruker han på 3 MC'er, hvorav 2 er banesykler.



**Espen Anholt**  
Oppsynsmann elektro  
E 18 Nord

Espen Anholt begynte 3. november 1997 på Barstad som oppsynsmann på elektro. Han er fast ansatt og går over på vedlikehold når E 18 er ferdig.

Espen kommer fra Aust-Agder kraftverk, hvor han var overmontør på "seksjon kraftstasjoner". Han ønsket seg jobb i Tønsberg-distriktet som hadde med elektro å gjøre og syntes stillingen så interessant ut. Espen er 33 år og bor på Klopp i Søndre Slagen.



**Hege Eick**  
Avd. ing.  
Trafikkavdelingen

Hege Eick begynte 1. januar 1997 i fast stilling som avd. ing på trafikkavviklingsseksjonen. Hege kommer fra Norheimsund i Hardanger, men bor i Larvik. Hun studerte til siv. ing. i Trondheim og begynte i Larvik kommune på planavd. i 1993.

- Tror det er litt større mulighet å få til ting i Vegvesenet enn i kommunen. Her er stor frihet og store utfordringer, sier Hege. Hege er 29 år, på fritiden synger hun i kor og driver litt med kulturarbeid. I sommerhalvåret finner du ofte Hege på, eller i, vannet.

Jon Jørgensen begynte i fast stilling som avd. ing. på Larvik trafikkstasjon 1. april i år. Han skal ta seg av tekniske kjøretøykontroller både ute og inne. Jon har ingeniørutdanning på maskin og har de siste 10 årene arbeidet i et elektronikkfirma.

- Jeg hadde lyst på mer varierte arbeidsoppgaver og til å lære noe nytt, sier Jon. Han er 46 år, fra Trøndelag, men har nå bodd 11 år i Sandefjord.

På fritiden pusler han med sin 400 Yamaha og leter etter ny båt.



**Jon Jørgensen**  
Avd.ing.  
Faggruppe kjøretøy  
Larvik trafikkstasjon

Inger Johanne Ihle er nyansatt konsulent på Larvik trafikkstasjon. Hun begynte 2. mars i år og skal være sensor på førerprøver, veileder for kjøreskolene, jobbe med prosjekter og diverse annet. Hun er utdannet pedagog og har de siste 5 årene arbeidet på Borre videregående.

Inger Johanne var på jakt etter "noe annet" og trives godt. Ryktene forteller at hun tok minibuss-sertifikat for en uke siden. Inger Johanne er fra, og bor i, Stokke. Fritiden bruker hun på trim og familien



**Inger Johanne Ihle**  
Konsulent  
Faggruppe trafikk  
Larvik trafikkstasjon

Tone Lassen begynte 2. juni 1997 i 2 års engasjement som prosjektmedarbeider i Geodata-prosjektet. Dette prosjektet ligger i eiendomsseksjonen på utbyggingsavdelingen. Tone er siv. ing. etter 5 år med kartfag på Landbrukshøgskolen.

- Geodata er gøy, sier Tone, som setter stor pris på entusiasmen prosjektet møter i Vegvesenet. Tone er fra Teie, bor på Solvang og er 27 år. På fritiden spiller hun volleyball og squash.



**Tone Lassen**  
Prosjektmedarb. i Geodata  
Utbyggingsavdelingen



## Triveligere på Lifjell

Hytta på Lifjell har gjennomgått store forandringer og er blitt et hyggeligere sted å være. Nedslitte møbler er erstattet med trivelige og solide hyttemøbler, og bilder og lamper gir hytta et mer personlig preg.

Mette Myhre i utbyggingsavdelingen har i flere år hatt ansvar for utleie av hytta. For et snaut år siden fikk hun lyst til å se nærmere på stedet. Det inspirerte til å gjøre noe med et inventar som nok hadde sett bedre dager.

Budsjettet var ikke stort. Derfor var det viktig å tenke økonomi. Gjennom en rubrikkannonse i Tønsbergs Blad fant Mette en hytteriktig sittegruppe. De nye stolene til spisebordet er kjøpt på IKEA og skrudd sammen i sene nattetimer av Mette og hennes venn. Når man først begynner å lete, er det mye pent å få kjøpt av løpere og småbilder for nesten ingen ting. Nå er det knapt en lørdag uten at Mette stikker innom utvalgte forret-



ninger for å se om de har noe pent og rimelig til hytta. Derfor skal det skje mer om Øyvind Firman finner noen budsjettkroner til.

Forandringene blir åpenbart lagt merke til. De fleste som skriver i hytteboken, kommer med oppmuntrende tilrop.

Hytta ligger ved parkeringsplassen på Lifjell, like ved slalåmbakken, nær et godt utbygd løypenett og kort vei fra Sommarland. I nærheten er det mulig å spise godt på Lifjellstugo eller litt lenger unna på Lifjell Turisthotell.

Hytta har stor stue, spiseplass til åtte, to soveværelser med til sam-

men seks køyer og mulighet for to til å sove i stuen. Det er dyner og puter til alle sengene. Kjøkkenet er godt utstyrt, og hytta har elektrisk oppvarming og en god peisovn. Vann kan hentes i et tjern like ved, eller i kranen på fjellkirken, like i nærheten.

Bruk av hytta koster mellom 75 og 125 kr natten. Hvis flere vil oppover samtidig, er det loddtrekning.

Mer informasjon får du fra Mette Myhre i utbyggingsavdelingen. Ring henne på tlf. 33 37 18 12, så sender hun en brosjyre. Det er fortsatt mange ledige helger.

TEKST: SVEN OTTO RØMCKE FOTO: METTE MYHRE

## PENSJONISTER

- Pensjonisttur 4. juni, Vestfold rundt
- Møte i pensjonistforeningen 26. mai

### OPPMERKSOMHET

#### Gratulerer

95 ÅR

Sverre Bakelie, 18. januar

80 ÅR

Kristoffer Dannevig,  
8. februar

75 ÅR

Ragnar Knutsen, 5. mars

70 ÅR

Einar Kristiansen Solhaug,  
3. mars

Roy Eckhoff, 27. april

Eileen Gorman Jensen, 8. mai

Wilmar Bjørnholt, 2. juni

65 ÅR

Gullik Svendsen, 26. mars

60 ÅR

May Flakstad, 15. januar

Ivar Wiik, 2. februar

Håvald Thingelstad, 23. februar

Gunnar Hansen, 22. mars

Christ Heimdal, 30. mars

50 ÅR

Stein Linnestad, 14. januar

Tille E. Skogsrud, 18. januar

Arne Johansen, 13. februar

Gunnar Hasle, 6. mars

Ole Johan Lauvstad, 17. mars

Arne Steinrud, 18. mars

Tor Skog, 10. april

Arne Rekstad, 1. juni

Olav G. Sjøenøst, 24. juni

#### Takk

Takk for all oppmerksomhet på min 50-års dag.

Ole Johan Lauvstad

Takk for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.

Gunnar Hansen

Takk for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.

Christ Heimdal

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50-års dag.

Gunnar Hasle

# Innkjøp og reparasjoner av PC'er

## Hvorfor må vi kjøpe datautstyr fra Telenor?

Andre leverandører har "knalltilbud" på tilsvarende utstyr som vi trenger. Vi kan spare mange tusen kroner pr. PC, og i tillegg få en rask levering. Andre leverandører har som regel ingen leveringstid i det hele tatt.

## Hvorfor kjøpe Compaq?

Compaq får stadig dårlige resultater i diverse tester. Portene står direkte på hovedkortet, noe som fordyrer reparasjonene. De blir levert med få porter. Når vi som jobber på produksjon har bestemt oss for hva slags utstyr som trengs, går det ofte to - fire måneder før PC'en står på pulten. Oppgradering av PC'en er så enkelt at de fleste av oss kan installere dette. Da burde vi ha lov til å kjøpe dette hos lokale leverandører - hvis prisene tilsier det. Slik det er i dag blir noen sittende med en dårlig PC - en ødelagt PC - eller ingen PC. Dette i unødvendig lang tid. Jeg vil legge til at også Telenor har gode tilbud noen ganger.

## Reparasjoner

Når vi sender en maskin til reparasjon, må vi belage oss på at vi blir uten maskin i flere måneder. Dette er helt uholdbart. Vi må kunne bruke andre reparatører enn Telenor. Jeg gjorde noe "ulovlig" da jeg leverte PC'en min til en lokal reparatør. De reparerte mens jeg sto og ventet (45 minutter). Før dette hadde vi allerede ventet i tre måneder på reparasjon fra Telenor.

I referatet fra LMP 4/98 står det: "Produksjon er ikke en stor kunde, og blir av den grunn ikke prioritert. IT vil derfor ikke yte produksjon den service som ønskes (etterspørselen kan ikke tilfredsstilles)." Etter min mening bør dette oppfattes som en oppfordring til å handle selvstendig utfra våre behov.

Det blir også nevnt i referatet at det ikke alltid er viktigst å gjøre det "billigste kjøpet".

Jeg håper med dette å få en diskusjon rundt PC-problematikken, og vil gjerne ha positive og negative tilbakemeldinger.

Harald Finnsjø, E 18 Island

Redaktøren har forelagt leserbrevet fra Harald Finnsjø for IT-seksjonen. Seksjonen ønsket å svare umiddelbart, og derfor er svaret tatt med i dette nr. Andre er selvfølgelig også velkomne til å komme med meninger og kommentarer om dette temaet.

## Hvorfor må vi kjøpe datautstyr fra Telenor?

Vi skal kjøpe datautstyr på en etablert avtale, denne avtalen sikrer oss riktig pris, rett kvalitet og rettidig leveranse. I de fleste tilfeller tilfredsstiller leveransene disse kravene, men det finnes noen unntak. IT-seksjonen bestiller ofte PC'er med programvare installert, og det er normalt dette vi venter på. Dette kan vi ikke få hos leverandører på hjørnet (det trengs bl.a. "sikkerhetsklarering" og krav til kompetanse). Når det gjelder lang leveringstid, må man huske på at det ikke blir bestilt varer flere ganger om dagen, men normalt én gang pr. uke. Det skal også hentes inn et pristilbud og eventuelt teknisk verifisering. Dette skal så tilbake til kunden før vi kan få satt den formelle bestillingen i gang. Vegsjef har uttalt at han ønsker at IT-seksjonen foretar IT-innkjøp, da dette sikrer faglig kompetanse på produktene.

## Hvorfor kjøpe Compaq?

Compaq er kjent for høy kvalitet. Det er viktig å merke seg når man leser slike tester at det er to produktserier fra de fleste leverandører, hjemme-PC'er og profesjonelle PC'er. Vi kjøper ikke inn hjemme-PC'er, og derfor kan ofte prisene virke litt stive når man sammenligner. Compaq gir oss følgende garantier: full garanti i 2 år "på stedet" garanti på stasjonært, og 2 år på bærbart utstyr, her må det riktignok sendes inn for reparasjon.

## Oppgradering av PC'er

Dette er forbundet med fallgruver, ofte skapes det inntrykk av at det er lett som ingenting å oppgradere eller sette inn nye kort. Det viser seg gang på gang at dette skaper enorme problemer for de som utfører oppgradering. Dersom man i tillegg har klusset med dette selv eller har benyttet leverandør som ikke er godkjent, vil man miste retten til garanti og dermed få en regning som kan bli dyr (ligger i størrelsesorden 500-800 kr timen). Leverandører som Compaq og andre store, gir kun garanti dersom sertifisert personell har "vært inni" og oppgradert. Leverandører ønsker heller ikke at PC-sluttbrukeren skal sette inn deler som ikke er testet mot denne maskinen, da ustabilitet kan oppstå. Dette kan medføre at brukeren får inntrykk av at det er PC'en det er feil på.

### Porter o.l. som står på hovedkortet.

Det er helt vanlig i dag å montere porter på hovedkortet. Dersom portene blir ødelagt, dekkes dette normalt av garantien (2 år). Normalt er det derfor ikke noe stort problem med kostnaden. PC'er leveres i dag også av andre leverandører med 1 eller 2 COM porter 1 LPT1 og evt. USB port. Bærbart utstyr leveres med 1 av hver. Dersom det er ventet på en reparasjon i 3 måneder, må det være noe ekstraordinært som har skjedd. I så fall har 3 aktører sviktet: Telenor som ikke har utført oppdraget, IT-seksjon som ikke har purret (dersom det har gått gjennom oss) og sist, men ikke minst brukeren som ikke har purret på IT-seksjonen.

### I referat fra LMP 4/98 står følgende å lese:

"Produksjon er ikke en stor kunde, og blir av den grunn ikke prioritert. IT vil derfor ikke yte produksjon den service som ønskes (etterspørselen kan ikke tilfredsstilles)."

Dette må stå for referentens regning, da det ikke var dette som ble sagt på møtet. Dette er meldt tilbake til referent og møteleder. Det som ble sagt, var at når man skulle prioritere, hadde produksjon mange små systemer med én til to brukere. Derfor kunne ikke disse prioriteres foran store felles systemer som SVEIS, ØKOSYS og AUTOSYS.

Det ble også på møtet sagt at det ikke alltid er viktigst å gjøre det "billigste kjøpet". I referatet er det gitt inntrykk av at det ikke er så viktig med prisen. Det som ble sagt, var at det ikke bestandig er den prisen som står på fakturaen som er den viktigste, men hva det koster Statens vegvesen Vestfold å eie dette i hele levetiden (innkjøp+driftskostnad+reparasjon=levertidskostnad). Det hjelper ikke å spare 500 kr ved innkjøp dersom man bruker 1000 kr ekstra på driftskostnader.

### Pressmiddel mot leverandøren

Vi har for tiden ute en anbudsrunde på en ny rammeavtale på EDB-varer og -tjenester.

Det er viktig å merke seg at andre vi snakker med, både kunder og leverandører, sliter med det samme. Alt for få ansatte og priser som er presset helt i bunnen, er årsaken til at kvaliteten på tjenester fra leverandørene ofte er dårligere enn forventet.

For ytterligere fordypning i temaet henstiller jeg alle til å lese Leserbreve i PC-world Norge, nr 4-1998, side 16, av Geir Johansen, markedsjef i MIPS A/S "Om å åpne PC'en selv". Denne er riktignok skrevet av en PC-leverandør, men den gir et godt inntrykk av hvordan "verden" er og hvorfor.

IT-seksjonen

## Platåsko, KFP og alt det der ...

Klesmoten varierer. I fjor gikk fjortisdamene med fir-toms platåsko og påmalte bukser. Gudene vet hva det blir i år. Nei, forresten - ikke gudene. Trendsetterne, de som tjener penger på at gromungen må bytte garderobe hele tida, de vet hva som kommer, for det bestemmer de selv.

Har noen av dere tenkt over at mote er mer enn klær? Sikkert. Hårsveis er mote. Ringer i øra, nesen, underleppa og hvor det nå måtte finnes en utvekst å lage hull i, det er mote. Og mote er kult, kuuuult. Det bare er sånn, og noe nytt å bruke pengene på er ikke å forakte, eller?

Personlighetsutviklingskurs er også mote. Lederutvikling er mote. Teamsamlinger er mote. Visjoner er mote. Prosjekter er mote.

Jeg kjenner ikke mange som mener at platåsko er behagelige å gå i. Ingen faktisk. Jeg har også til gode å treffe noen som synes at det er lettere å spise, snakke, plystre, kysse med ring i underleppa. Og - når sant skal sies, så kjenner jeg ikke særlig mange som synes at teamsamlinger og visjoner er noe særlig heller.

Så - spørsmålet må jo bli - blir vi lurt av noen som tjener penger her også? Har vi gått på limpinnen? Er hele lekser med VVPH, HTH, KFP, KAKO, Verdens kvalitetsdag og alle prosjektene egentlig bare moteting?

Det sto å lese en antydning til bekymring i et ledermøtereferat for ikke så lenge siden. Visjonsarbeidet, instruktør oppgavene og alt det tilhørende hadde en tendens til å havne på samme personer hele tiden, og dette kunne gå ut over disse personenes primær oppgaver. Er det ikke mer fornuftig å spørre seg om ikke alle prosjektene, kako'ene, kvalitetsdagene og alt det andre går ut over etatens primær oppgaver? Eller for å sette det litt på spissen - hva er vitsen med et kvalitetsforbedringsprosjekt når vi ikke lenger har tid til å jobbe med det vi skal kvalitetsforbedre? Burde vi ikke snart parkere platåskoene, få på oss arbeidsskoene og gjøre det som skattebetalerne tror de betaler for?

Øystein Langdalen



## PERIODISK KONTROLL



OK, så må'n kondemneres litt, men ellers er'n vel bra?

## Snakkebakke- skogen Back-stage

TEKST: ANNE METTE STORVIK

**J**eg er så glad for at jeg lot meg overtale til å bli med på revyen - selv om jeg ikke er helt sikker på hvordan det skjedde. Jeg har grublet mye på det, og på hvordan det kunne ha seg at de to eneste nordlendingene i mils omkrets ble head-huntet til rollene som Karius og Baktus...

Stakkars Bestemor Skogmus var syk gjennom hele perioden og brukte atskillige hundrelapper på alternativ medisin for å holde koken. Karius hadde syke unger og tilbrakte mye tid på sykehuset. Dermed gikk han glipp av mange øvelser og var veldig frustrert og sliten en periode. Reven var nære ved å bli kastratsanger etter et entusiastisk utfall fra Bakersvennen. Bestemor Skogmus fikk seg en overraskelse da lille Syngemus nappet litt for iherdig i blusen hennes, med det resultat at borrelåsen løsnet helt opp til halsen, og hun satt der i all sin prakt...

Vi øvde til opptak av musikk som gikk alt for fort eller alt for sakte. Vi fikk ikke øvd på Klubben før to dager før forestillingen og måtte med andre ord gjette oss til plassering av oss selv og av kulissene.

Det var en opplevelse å se LEKELYSTEN våkne i voksne folk - å bli kjent med kollegaer på en helt annen måte. Det ble en fantastisk lagånd, fordi vi var så avhengige av hverandre.

I etterkant har vi fått et internt språk hvor vi "sper på" med replikker. Hvis du hører noen si "Tvi, tvi, og fy a meg", kalle noen "kontor-rotter" eller sier "Men vi kan jo ikke skrive Bestefar" til Tore Solberg - ja, så vet du at de var med i revyen!

Jeg håper at omgivelsene er litt overbærende med oss. Det går over!



**Statens vegvesen**  
Vestfold