



NYE 6-ÅRINGER UT I TRAFIKKEN - SIDE 8

SE PÅ MEJ!  
HER KÅMER JEJ!  
6-ÅRING  
PÅ SKOLEVEJ



**Statens vegvesen**  
Vestfold

Bedriftsblad  
for Statens vegvesen Vestfold,  
Nr. 4, september 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, Tonsberg  
Opplag 1500

### Utgiver

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

### Foto på omslaget

Forsidebilde : Se på meg...  
Innsidebilde: Fra byggingen av  
Mølledammen bru (1997)  
på nye E18  
Begge foto: Vidar Askland  
Arkivfoto, Larvik

### Neste nummer av Vestfolder'n

Ca. 15. november



# Johans betraktninger



## Forventninger

*«... muligheter for opphold».*

*Denne værmeldingen har vi hørt mange ganger i sommer. Til tross for mye regn håper jeg alle har hatt en god sommerferie. Det er alltid godt å komme tilbake på jobben selv om overgangen merkes en dag eller to.*

**V**i er allerede kommet langt på året, og 5. oktober legger regjeringen fram sitt budsjettforslag for 1999. For Vestfold blir dette et særdeles spennende budsjett. Vil vi kunne opprettholde tempoet i E 18-utbyggingen slik St.prp. nr. 57 om delvis bompengefinansiering ga bud om? Signalene så langt har snarere forsterket spørsmålet enn gitt et positivt svar. Det er nå investert nærmere én milliard kr i Norges største veganlegg, og trafikantene står ofte i kilometerlange køer og venter på ny og sikrere veg. Vil vi få ytterligere forsinkelser? Og hva med midler til drift og andre investeringer? Svaret får vi først i desember når statsbudsjettet vedtas.

I mellomtiden må vi utnytte bevilgninger og ressurser i årets budsjett så godt som mulig. Jeg er takknemlig for den innsats som avdelingene og staben gjør. Den vitner om ansvarsbevissthet. I januar vedtok jeg i LM at avdelingene og staben skal redusere sine administrative utgifter med 5 %, i forhold til budsjettet for 1998. LM fredag 21. august bekreftet at alle nå arbeider med dette. Hensikten er først og fremst at vi skal bli enda mer vant til å lete etter muligheter for innsparing og kvalitets-

forbedring. I så måte kan det betraktes som en oppfølging av Kvalitetsforbedringsprogrammet og Fra holdning til handling.

Vi er heldige som har nok av oppgaver for alle. En ny utfordring for Vegvesenet nå, er å koordinere arbeidet med en nasjonal transportplan. Innen 15. desember skal fylkene ha klart et såkalt utfordringsdokument, som i første rekke skal synliggjøre de viktigste transportrelaterte utfordringene på tvers av transportsektorene. Vi skal om mulig, komme fram til en felles prioritering av tiltak. Samarbeidet skal i første rekke skje mellom de statlige transportetatene, fylkesmannen og fylkeskommunen. Vi skal også trekke inn næringsorganisasjoner, brukere og andre interessegrupper. Mange har forventninger både til den nasjonale transportplanen og til oss.



# Vestfold fikk presentere sin kulturrikdom

En av utfluktene gikk til Mølen, en gigantisk morene fra istiden med steinrøyser fra eldre jernalder

*Jubileumsåret 1998 i Statens vegvesen Vestfold fikk nok en markering da årets konferanse for etatens museumskontakter ble arrangert på Park Hotel i Sandefjord 24.-27. august.*

*Alle vegkontorene, Vegdirektoratet, Norsk vegmuseum, Venneforeningen og representanter fra Finland, Island, Danmark og Sverige deltok.*

TEKST: MARY KRISTENSEN/JORUNN HEGNA - FOTO: BIRGER AASE

Vegsjef Johan Lepperød ønsket deltakerne velkommen og presenterte fylket vårt fra forskjellige sider. Han understreket viktigheten av å ta vare på fortiden og veghistorien.

Flere lokale krefter var i sving under konferansen. Tom W. Skarre lot oss bli kjent med fenomenet «Hulveger -De gamle ferdselspor». Det var befarings med buss i søndre del av fylket, med besøk på Kaupang og Mølen. Tom W. Skarre og James R. Archer gjorde oss kjent med det som var verdt å merke seg langs ruten. Så gikk turen til midtre del av fylket, med besøk på Vestfold fylkesmuseum, Gamle Sande vegstasjon og Oseberghaugen. På Ås orienterte Mary Kristensen om Sande vegstasjon - fra den var en intakt vegstasjon i 1996 og til den i dag står som en veghistorisk bygning.

Onsdag var konferansens arbeidsdag. Finlands representant åpnet med et innlegg om det forestående 200 års-jubileet i det finske vegvesenet i 1999. Deretter orienterte Eivind Karsrud fra vegmuseet om Kompetansehevingsplanen for museumskontaktene, et prosjekt som strekker seg over 2 år og vil gi et godt kunnskapstilskudd for kontaktpersonene.

Representantene fra Island, Danmark og Sverige ga et innblikk i sine lands museumsarbeid. Det ble også orientert om registreringsprogram for historisk kildemateriell og at vårt nåværende Fics-program ikke tåler tusenårsskiftet - så her må noe skje i nær framtid. James R. Archer, historieforfatter i Statens vegvesen Vestfold, ga en meget lærerik og interessant stund med temaet: «Den kombinerte veiadministrasjon 100 år». Siste dag ble innledet ved at Ola Øverås presenterte en 25 år gammel videofilm om kulturminnevern. Også Arbeidet med Nasjonal verneplan, som er godt i gang i det fleste fylker, fikk sin plass på konferansen. Som siste post fikk vi en innfø-

ring i Kulturminneregistrering i Arealprosjektet ved Stein Rinholm fra Statens vegvesen Vestfold og Gunnar Kleven fra Miljøvern-avdelingen hos Fylkesmannen i Vestfold. Dette blir kanskje vår løsning på bruk av registreringsprogram når vi må slutte med Fics.

Det var tydelig fornøyde deltakere som tok farvel med hverandre. Inntrykket var at det hadde vært en fin og verdifull konferanse.



Mary overrekkes prisen av Anne-Mette Nielsen fra Norsk vegmuseum

Norsk vegmuseums pris "Stubbebryter" ble overrakt Mary Kristensen (Vestfold) og Birger Aase (Telemark) under festmiddagen 26. august. Mary fikk prisen for museumsarbeid og kulturminnevern i Statens vegvesen generelt og for bevaring, flytting og rekonstruksjon av Sande vegstasjon spesielt. Det het videre i begrunnelsen for tildelingen at arbeidet er utført med faglig grundighet, stor innstatsvilje og målrettet samarbeid innen etaten. Gratulerer, Mary!

*Dette er den siste i en serie velmente og veltilpassede lekkasjer fra jubileumsboken. I dag avslører Vestfolder'n de skjellsettende resultatene av to års historieromstering.*

# Statens vegvesen Vestfold i bakspeilet - eller min lille veghistorie

*Av James Ronald Archer*



Uttrykk som "Statens uvesen", "veivesenet viser forakt" og "vegvesenet oppfører seg brutalt" florerte i vestfoldpressen ifjor. Statens vegvesen Vestfold er mer enn før aktør i samfunnsdebatten, og ulike interesser gjør sitt for å påvirke en etat som selv har vært gjennom forvandlingen fra sektorisme til samfunns-tenking. Vegvesenet har gjennom hundre år formulert svar på spørsmålene som har blitt stilt, og det har ført til dagens sammensatte etat. Arbeidsoppgaver, organisasjon, arbeidsforhold, vegtenkning og miljø er bare skissemessige stikkord i utviklingen. Fra tre ansatte til hundrevis, fra spade til gravemaskin, fra penn til pc er ytre tegn på forvandlingen. Gjennom to års arbeid med Vestfolds veghistorie har jeg dannet meg et bilde av hovedutfordring-ene fra 1898 og frem til i dag. Påfallende er hvordan trafikk og trafikkvekst er brukt som begrunnelse for så nær som ethvert tiltak de siste hundre år. Vegvesenets ferd på den brede veg (?) er i tillegg preget av to dype, men ikke uoverstigelige grøfter. I den ene lå politiske prioriteringer med varierende penge-sekk, i den andre vegbrukere og samfunnet med allehånde ønsker og krav, ikke alltid samstemte, men ofte store.

Vestfolds veghistorie i denne sammenhengen er ikke historien om de enkelte veganlegg og traséer slik man ofte kan finne den i tradisjonelle fremstillinger. Snarere er den en beretning om måter å tenke og arbeide veg på slik det har materialisert seg i Vestfold. Dermed er den en beskrivelse av løsninger på hovedutfordringene, delt inn i kapitler om administrasjon, vedlikehold, vegbygging og trafikk. Hvilke løsninger landet Vestfold på? I den første fasen var det vedlikeholdet som var maktpåliggende å reformere. Med tre støt i basunen klang oppgjøret med den gamle tiden i form av vegvoktere, mas-

kiner og faste dekker på vegene. I fase to kom anleggsarbeidet til å bli omgjort. Maskinene spilte her en stor og teknisk viktig rolle, og repertoaret av anlegg ble utvidet. På sikt kom planarbeidets aksentuering av kompleksiteten i vegarbeid til å løfte tankegangen over i ressurstenking, menneskeliggjøring, styring og miljø. Dette hadde nær sammenheng med at synet på vegene hadde endret seg. Før var de entydig en positiv størrelse. Regulær veghunger etter 1945 ble avløst av vegskepsis, vegmotstand, alternativ tankegang og sikkerhetsfokus ved siden av. Alle forsøk var ikke like vellykkede, men viljen til å gi svar på spørsmålene innen de rammer som var lagt var alltid tilstede. Ved hjelp av kombinasjonen av menneskelige og tekniske ressurser møtte vegvesenet utfordringene. De var bare ett problem: Trafikkveksten var til enhver tid var større enn det vegvesenet overkom i form av arbeid og tildelte ressurser for å holde tritt. Prøvelsenes kontinuitet er en linje i dette bildet.

Menneskene var naturligvis de som tenkte vegtankene i Vestfold. De har alle plass: Ingeniørenes iver, administrasjonens ambisjoner, vegvokternes valg, anleggsarbeidernes ansvar og biltilsynets bramfrihet - de personlige stemmer er ikke bare bidrag til helheten, de danner den. Jeg har hentet inn røstene fra ulike kilder. Bokens drivstoff har vært tusenvis av sider fra kopibøker, årsberetninger, brev, skriv og notater. Den offisielle papirflom er korrigeret ved intervjuer, samtaler, kantineobservasjoner og utstrakt bruk av artikler fra *Vestfolder'n*. Spenningen mellom helhet og detaljer, mellom etat og mennesker, mellom vegtankegangens utvikling og ønsker og krav er forsøkt balansert slik at alle vil finne noe å kjenne seg igjen i. Håpet om dette er like sterkt som forventningenes spenning for mishagsyttringer fra rutinerne sjåfører til forfatterens styring og kurs. Farskapet kan ikke trekkes i tvil. Barnet skal ut i den vanskelige verden på egen hånd i begynnelsen av desember. Navnet er bestemt, men av hensyn til familien skal det ikke røpes nå. Den som leser får se. Følg med, følg med!

# En "liten" advarende finger



Rune Gjøs er miljø-koordinator og hører til i vegsjefens stab. Han pendler fra Oslo, hvor luftforurensningen er høyere enn i Vestfold.

TEKST: RUNE GJØS FOTO: ANNE METTE STORVIK

*Det har atter en gang vært en sommer med mange trafikkulykker. Til tross for lave sommertemperaturer, har debatten om trafiksikkerhet vært opphetet, spesielt om fartsgrenser. Etter litt avislesing, får jeg inntrykk av at bilister i tett og treg sommertrafikk går helt av hengslene. Distingverte borgere fra de beste familier har gitt hverandre fingeren i ren frustrasjon over alle sinkene som angivelig tøffer rundt på E 18. Lovlydige borgere som følger fartsgrensene, er blitt mobbet og trakassert av bøllete kjekkaser.*

**E**gentlig høres dette nokså fargerikt ut, nesten som om staute nordmenn er blitt litt kontinentale i sin væremåte, en smule italienske kanskje. For de - vet vi - kjører som noen svin, mens de kjefter og smeller på hverandre.

Du lurer kanskje på hva dette har med miljø å gjøre? Det har seg slik at mens jeg har sittet på toget i sommer, til og fra jobb, og observert menn fra møblerte hjem i fullpakke- kede feriebiler foreta de mest vanvittige forbikjøringer, har jeg lest en skummel bok om vegtrafikk og luftforurensning.

### Mange i Vestfold utsettes for helseskadelig forurensning

Om lag 20.000 Vestfoldinger er utsatt for utslipp av partikler og svevestøv som er over det helsemyndighetene anbefaler. Sagt på en annen måte, hver tiende vestfolding

puster hver dag inn luft som kan gi dem varige helseskader eller forkortet levetid. Dette koster trolig oss i Vestfold over 100 millioner kroner hvert eneste år. Ikke blir det noe bedre av at trafikken stadig vokser. Trafikkveksten i 1997 på omlag 5 % betød økte partikkelsutslipp, som kostet Vestfold-samfunnet kanskje så mye som 10 millioner kroner i økte helsekostnader.

### Liten interesse for disse problemene i Norge

Tallene høres muligens ikke så høye ut, trafikkulykkene koster Vestfold-samfunnet nærmere 1 milliard kroner. Men det som er så skummelt med luftforurensningen, er at vi egentlig vet veldig lite om hvor mange som er utsatt og hvilke helseskader vi kan få. I 1989 ga Vegdirektoratet ut et informasjonshefte om forurensning. Der ble svevestøv ikke omtalt som helseskadelig. I

1995 gikk Verdens Helseorganisasjon (WHO) ut med en rapport som sa at svevestøv kunne være helse-skadelig nesten uansett hvor liten forurensningen var. I EU har man avdekket at stoffet benzen, som kommer ut sammen med eksosen, kan være sterkt kreftfremkallende og gi skader i arveanlegg. I Norge har vi ingen krav om å redusere utslipp av benzen, ei heller noe begrep om hvor mange som er utsatt for utslipp.

### **Vanskelig å se forurensningsskader**

En trafikkulykke er en veldig synlig konsekvens av vårt bilbaserte samfunn. Luftforurensning er rake motsetningen. Men det du ikke ser, kan du ha vondt av. Skadene vi mennesker får av forurenset luft, kommer snikende over mange år og kan ramme kommende generasjoner.

### **Redusert fart**

Redusert fart er et tiltak der sikkerhet og helse går hånd i hånd. Bare det å sette ned hastigheten fra 80 til 70 km/t, eller fra 50 til 40 km/t, kan redusere partikkelutslipp med 10-15 %. Dette er viktig, uansett hvor irriterte folk blir eller hvor mange fingre de viser. Kanskje vi burde fortelle dem det, litt høyt og hardt, at for hver kilometer saktere de kjører, blir det mindre forurenset luft og færre ulykker. Men skjønner de noe annet enn ubehøvlet kroppsspråk?

Personen på bildet prøver å overbevise to myke trafikanter om at det er lurt å bruke gassmaske i støvete Tønsbergluft.



# Data-kart til alle

*Om ikke lenge får mange i Statens vegvesen Vestfold tilgang til en database hvor det finnes enorme mengder kartinformasjon om Vestfold. Her kan du starte med et oversiktskart, velge utsnitt og legge på lag med temainformasjon om f.eks eiendomsgrenser, bygninger, veger, markslag, vann osv. Det er Stein Rinholm og Tone Lassen i Geodataprojektet som samler og tilrettelegger kartinformasjonen i en base.*

TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK

**G**eodata er informasjon som kan knyttes til et sted og gjengis på et kart, f. eks GAB-registeret (Grunneiendommer, Adresser og Bygninger), informasjon om veger, strømkabler, vann og kloakk, kummer etc.

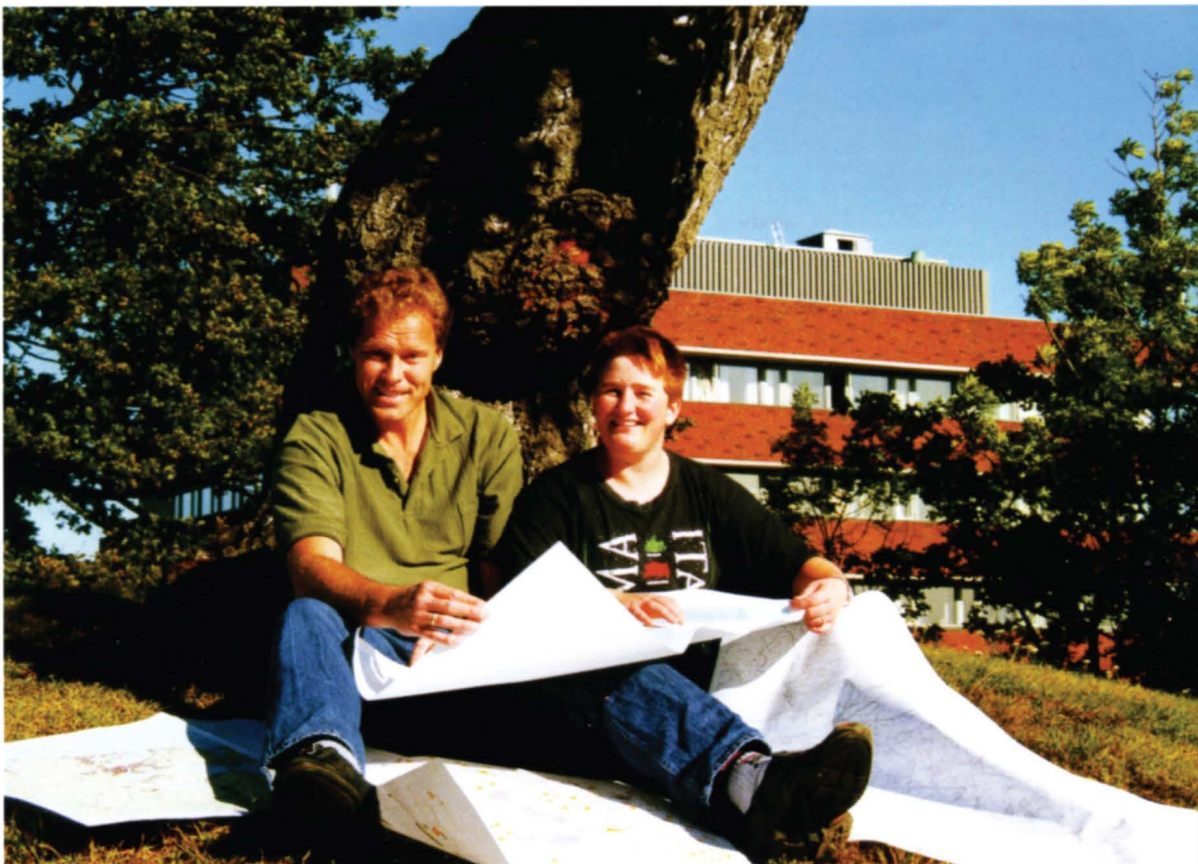
Geodata ble under omorganiseringen til DNV i 1995 definert som et eget fagområde.

- Eiendomsseksjonen fikk nye utfordringer og arbeidsoppgaver, men ingen nye res-

surser. Det ble derfor i første omgang en ressurskamp som endte i Leder møtet. Vegsjefen opprettet et prosjekt, Geodataprojektet, som fikk 2 år på seg til å bevise at Geodata hadde livets rett. I juni 1997 startet arbeidet, forteller Jan Erik Gravningen, som er leder for eiendomsseksjonen.

## Billigere og bedre kart

- Tidligere tok man ikke vare på teknisk informasjon når man bygde en veg. Dermed var det vanskelig å få oversikt over hvor f.eks kabler var lagt. Heretter blir all slik infor-



Tone Lassen og Stein Rinholm samler og tilrettelegger geodata og gjør snart disse tilgjengelig for mange i Statens vegvesen Vestfold. Dessuten skal de etter hvert etablere rutiner for ajourføring, slik at man til enhver tid kan føle seg trygg på at kartinformasjonen er oppdatert.

masjon registrert for senere bruk. Vi samarbeider med kommuner og andre etater både om å samle og lagre informasjon - og vi spleiser på kartbestilling/produksjon. På denne måten får alle parter bedre og billigere kart, forteller Gravningen.

## Bedre saksbehandling

Nesten all saksbehandling i Vegvesenet krever kart. Geodataprojektet gjør det også mulig for saksbehandlere å hente opp aktuelle kart mens

de har kunden på telefonen. På digitale kart kan man måle avstander med en nøyaktighet på pluss/minus 30 cm, og saksbehandler kan enkelt påføre tekst eller symboler. Systemet gjør det mulig å printe ut svært detaljerte kart i stor målestokk, hvor man f.eks kan tegne på bilers posisjoner ved ulykker.

## Alle får tilgang i uke 40

- Med "alle" mener vi alle som har behov for kart i sin saksbehandling



og som har bra nok datamaskin. Systemet krever minimum 32 MB RAM og skjerm med et godt grafisk kort, sier Stein Rinholm. Brukerne vil bli delt inn i to brukergrupper etter type arbeidsoppgaver: Avansert bruk eller vanlig bruk, og brukerne vil få tilbud om kurs i uke 40 og 43.

Prosjektet har hele tiden vært tilknyttet en referansegruppe bestående av flere interessegrupper.

ikke finnes på tegnede kart, og er veldig nyttige for folk som ikke er vant til å lese vanlige kart, sier Stein.

### Stadig utvikling av basene

Både kommunene, NSB og E-verkene arbeider med å lage slike baser med kartinformasjon.

For tekniske kart er foreløpig er bare basene til Tjøme, Sandefjord, Stokke, Lardal og Borre fullstendige

Øyvind Firman er prosjektleder for konsekvensutredningen av Nye E 18 Moskvil - Gulli. Han ser stor nytte i Geodataprojektet, og spesielt av Ortofoto (målestokkriktige flyfoto).  
- Disse flyfotoene øker gjenkjennelsesverdien for folk som ikke er vant til å lese kart. Man kan legge eiendomsgrenser og mulige trasévalg på et Ortofoto, slik at grunneiere kan se hvordan de blir



Denne tredimensjonale modellen viser ny E18 ved Helland. Cecil kafe midt i bildet.

- Dette har gjort det enklere å velge hva som først skal gjøres tilgjengelig, pluss at det har gitt oss viktige tilbakemeldinger og dermed muligheter for forbedring, sier Stein.

### Flyfoto som kart

- Nylig har vi kjøpt inn 275 km<sup>2</sup> med Ortofoto. Det er flyfoto som er korrigert, slik at de blir nesten målestokkriktige, dvs at du kan bruke dem som kart. Dessuten kan man legge all annen kartinformasjon på dem, f.eks eiendomsgrenser. De gir en mengde informasjon som

dige, men om et par år er de fleste kommunene på banen.

- Pr. i dag er alle kommunene i Vestfold dekket av en eller annen type kart (ØK pluss Norge 1:50 000), men brukerne vil nok oppleve at de ikke har all informasjon tilgjengelig alle steder på slike kart, innrømmer Stein.

berørt, forteller Øyvind. Ortofoto gir også viktig informasjon om hvordan arealer benyttes, f.eks til jordbruk/skogbruk.

Tor Karlsen er planlegger på E 18 Nord og bruker Ortofoto til å lage bilder av tredimensjonale modeller. Her kan man se hvordan en veg eller en bro tar seg ut i terrenget omtrent som på et fotografi.

E 18 Nord og E 18 Moskvil - Gulli har til sammen brukt 180.000,- kr på Ortofoto.

# Kan vi få farten ned?

*Fysikken slår fast at kraft er lik masse ganger hastighet. Siden menneskers og kjøretøyers masse stort sett er konstant, er det hastigheten som er den variable faktor. Fart og fartstilpasning er derfor helt sentralt i trafikksikkerhetsarbeidet. Med lavere fart ville det skje færre ulykker, og konsekvensen av de ulykkene som skjedde ville bli mindre alvorlige.*

TEKST: ERIK THOMASSEN

**K**an dere ikke sette ned farten på strekningen der vi bor? Dette er et spørsmål vi svært ofte møter på folkemøter, i brev og på telefonen. Hadde det bare vært så enkelt! Det er nemlig ikke Statens vegvesen som bestemmer farten på vegene. Det er det den enkelte bilist som

## Fartsmålinger er gjennomgående nedslående lesning.

Selv om gjennomsnittsbilisten vanligvis holder gjeldende fartsgrense, er overskridelsene mange og store. Det er ikke uvanlig å registrere hastigheter på 140 km/t eller mer i 50 og 60-soner. Utenfor tettbygd strøk måles det fra tid til annen hastighe-

vanligvis går ned når fartsgrensen settes ned, så øker hastighetsforskjellene. Og de virkelig store hastighetene forsvinner slett ikke. Lavere fartsgrense fører derfor gjerne til at tidslukene skrumper og forbikjøringene blir flere. Større spredning i hastighetene gjør dessuten trafikken mindre forutsigbar for trafikanter som skal inn på eller krysse vegen.

## Hva er egentlig en fornuftig fartsgrensepolitikk?

Min oppfatning er at vi i lengden er best tjent med at det er et rimelig samsvar mellom skiltet fartsgrense og gjennomsnittsbilistens risikooppfatning på strekningen. Dersom vi stadig vekk faller for fristelsen å skilte fartsgrensen ned på steder hvor bilistene opplever at risikoen er liten (og den kanskje reelt sett også er det), vil

konsekvensen etter hvert bli at fartsgrensene tillegges stadig mindre vekt når bilistene gjør sitt hastighetsvalg. Dette vil være en farlig utvikling. Til slutt risikerer vi at gjennomsnittsbilisten mister tiltroen til fartsgrensene og at disse utelukkende betraktes som relevante for hvor stor en eventuell bot vil bli.

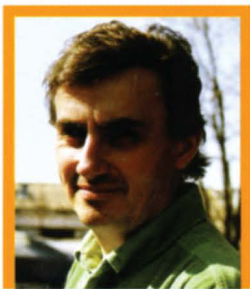


FOTO: TØNSBERGS BLAD

gjør, og i de vurderingene som gjøres før fartsnivå velges, er fartsgrense for de aller fleste bare ett av flere hensyn.

Minst like viktig er spørsmålet om hvor stor risiko (for ulykker eller for å bli "tatt") den enkelte er villig til å ta, og hvordan man vurderer den faktiske risikoen på stedet.

ter på 170 - 200 km/t. De høyeste hastighetene er mest hyppige på kvelds- og nattetid, men slett ikke uvanlige også på dagtid med barn på veg til eller fra skolen. I utgangspunktet skulle man tro at lavere fartsgrense bestandig ville gi positiv trafikksikkerhetsmessig effekt. Så enkelt er det imidlertid ikke. Selv om gjennomsnittsfarten



**Erik Thomassen**  
Leder av trafikk-  
sikkerhetsseksjonen.

I dag er fartsgrensene, slik jeg ser det, i hovedsak i samsvar med det gjennomsnittsbilisten oppfatter som rimelig ut fra alminnelige risikobetraktninger. Unntaket er nok fartsgrensen på fire-felts motorveg. Denne er etter min mening helt i utakt med øvrige fartsgrenser på vegnettet og oppleves også slik av de fleste. Derfor er fartsoverskridelsene på disse strekningene også spesielt mange og store. Risikoen forbundet med å kjøre i 90 km/t på 2-felts motorveg er da også langt høyere enn å kjøre i 110 km/t på 4-felts veg. Dagens fartsgrense er nok i større grad forankret i norsk puritanisme enn i trafiksikkerhetsmessige betraktninger.

### Risikonivået knyttet til de ulike fartsgrensene er forskjellig.

I Sverige arbeider man ut fra at farten ikke skal være høyere enn at man unngår dødsulykker ("nollvisjonen"). Dette kan også bli en rettesnor i det norske trafikk-sikkerhetsarbeidet. Dersom vi skal legge dette til grunn, må farten ned på de aller fleste strekninger. På 2-felts veger uten midtdeler kan den neppe overstige 70 km/t. I byområder må den ned til 30 eller 40 km/t.

Et vesentlig spørsmål er om det er mulig å påvirke bilistenes risikoppfatning og deres risikovilje slik at hastighetsvalget blir lavere enn i

dag. De færreste har i dag forståelse for hvor dramatisk forskjellen på 50 og 60 km/t kan være i en kritisk situasjon. Ved nødbremse vil en bil som i utgangspunktet holdt 60 km/t, fortsatt ha en hastighet på over 40 km/t når bilen som holdt 50 km/t, er stoppet helt opp. 40 km/t er mer enn nok til å drepe en fotgjenger eller syklist...

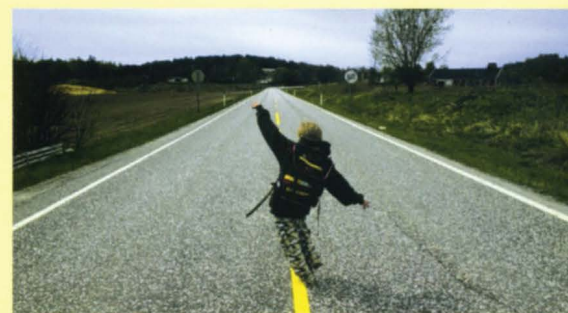
### Økt sikkerhet i nye biler reduseres med økt fart

Moderne biler beskytter fører og passasjerer langt bedre enn biler fra 70- og 80-tallet. I dag kan man komme nærmest uskadd fra ulykker som for 20 år siden ville ha medført den sikre død. En del undersøkelser tyder imidlertid på at mange bilister ikke tar disse forbedringene ut i økt sikkerhet, men tvert i mot i økt fart. At nye biler tåler mer enn gamle, kommer imidlertid ikke fotgjengere, syklistere, motorsyklistere og trafikantene med biler av eldre modell til gode. Er det mulig å få gjennomslag hos trafikantene for at man i større grad må ta sine medmennesker med i betraktning når man velger risikonivå i trafikken?

Skal vi lykkes i å redusere antallet trafikkulykker, og særlig de mest alvorlige ulykkene, må fartsnivået på norske veger ned. En senkning av fartsgrensene forutsetter imidlertid at vi klarer å få forståelse hos det store flertallet for dette. Det innebærer både at risikoforståelsen må bli bedre og at den enkelte må senke terskelen for hva som er uakseptabel risiko. Ingen enkel oppgave, men viktig nok til at Statens vegvesen bør gå løs på den...?

## Myke, uberegnelige og alene på skolevei... Hjelp dem trygt fram i trafikken!

**D**ette var budskapet til bilførere og foreldre i en annonsekampanje da 2.700 6-åringer begynte på skolen i høst. Også i år har Statens vegvesen Vestfold engasjert seg i skolevegproblematikken. Trafikken er mange steder for komplisert for så små barn, og Vegvesenet mener at foreldre er den viktigste ressursen vi har når det gjelder å sikre barna tilstrekkelig på veg til og fra skolen. Barna mangler evne til å se de forskjellige situasjoner slik en bilfører ser det, de blir lett avledet, er spontane og impulsive. Følg barna til skolen, er vår oppfordring til foreldrene.



### Fysiske tiltak

3,5 mill. kr har Vegvesenet satset spesielt på fysiske tiltak i skolenære områder. Dette er fordelt på 70 enkle, men effektive tiltak langs fylkesveger og kommunale veger.

### Besøke skolene

Sammen med Politiet ønsker Vegvesenet å bevisstgjøre foreldre i forhold til små barns trafikkferd og vil i løpet av høsten besøke en rekke foreldremøter. Målet med besøket er å sette fokus på det ansvaret foresatte har og de begrensninger og forutsetninger barn har når de ferdes i trafikken. I den forbindelse har Vegvesenet lagd en forelesningsmappe. Denne inneholder en del situasjonsbilder med barn i trafikken. Dette vil gi foreldre et bilde av hva som skjer og kan skje når barn går til skolen.

# Sykkelpøven - et populært tiltak for skolebarna

Torsdag 4. juni var det distriktsfinale i Sykkelpøven på Byskogen skole i Larvik. Solen skinte og skoleplassen myldret av glade skolebarn i 5. - 7. klasse fra alle skolene i Larvik politidistrikt. Terje Olsen, vinner av fjorårets Trafikksikkerhetspris, ledet arrangementet med vennlig autoritet. Ingen tvil om at denne bamsen av en politimann har en høy status hos barna.

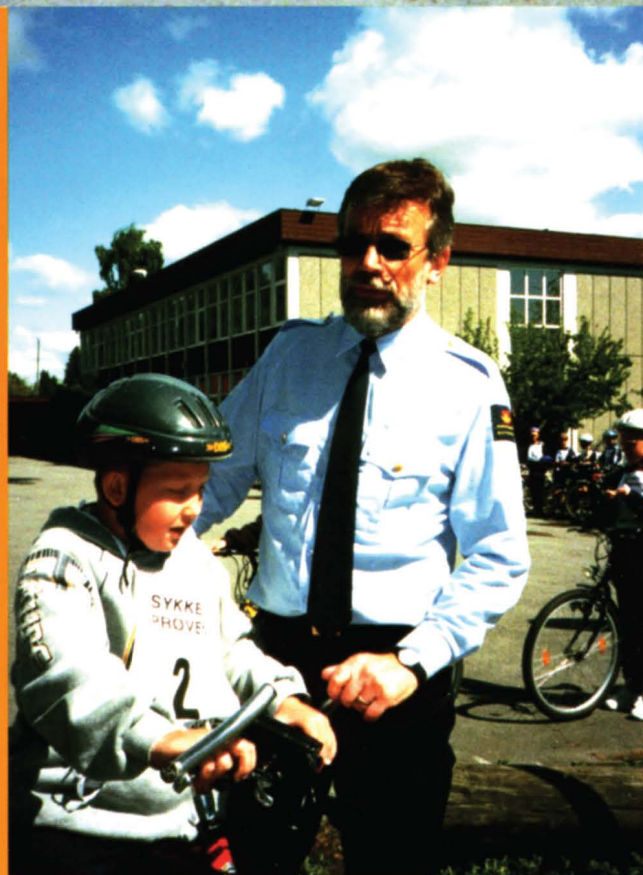


TEKST OG FOTO: LEIF KLYVE

**F**or å skape ekstra glans over arrangementet var både Larviks ordfører Hunsgaard og stasjonsmester Nilsen ved Larvik politikammer til stede, samt en rekke tjenestemenn fra UP.

## Mange involvert

Bak fasaden er det også mange jobber som skal gjøres. De usynlige jobbene er like viktig for et vellykket arrangement. Olav Erik Krogstad og Algeir Thunshelle fra Larvik trafikkstasjon hadde ansvaret for bl.a. instruksjon av alle postmannskapene, innsamling av data fra postene, plotting av poeng og utregning av resultater. Utstyrt med bærbar PC kjørte de runden til hver post og hentet inn data. Ikke før var siste elev kommet i mål, så var resultatene ferdige og premieutdelingen kunne ta til. Barna ventet spent mens de gumlet skolebrød og slukket tørsten med brus. Alle deltakerne i distriktsfinalen, dvs. tre stykker fra hver skole i fylket, får den eksklusive T-skjorten. De tre beste i hver klasse får fine premieskjold. Og så er det en masse småpremier som trekkes mellom deltakerne. En flott dag - et spennende arrangement.





### En viktig tradisjon

Sykkelprøven har vært en tradisjon siden begynnelsen av syttitallet. I år var over 7000 skolebarn med. Hver enkelt skole har teoriprøve i april og deretter en praktisk prøve i trafikken i skolens nærmiljø. Vinneren fra hvert klassetrinn går videre til distriktsfinalen. Det arrangeres en finale i hvert politidistrikt. Da får elevene anledning til å konkurrere med hverandre i ukjent trafikkmiljø. Statens vegvesen er arrangør. I hvert politidistrikt er det en distriktskomité som tilrettelegger for distriktsfinalen.

ILLUSTR.: ØYSTEIN LANGDALEN



Alle syklene kontrolleres før start. Vi ser fra venstre.....

På bildet til venstre er Olav E. Krogstad klar til å starte nr. 2, Kristoffer Fjeldstad fra Frostvedt skole

Administrasjonansvaret for sykkelprøven ligger hos trafikksikkerhetsseksjonen på vegkontoret.

### Viktig tiltak

Sykkelprøven er et viktig tiltak fordi den stimulerer til undervisningsinnsats i trafikk hver vår før sykkelsesongen starter. Invitasjonen går ut i januar. Sykkelprøven er veldig populær hos barna og dette er et viktig incitament for lærerne til å undervise i trafikkregler og sykkelatferd. I tillegg har alle skolene en teknisk sykkelkontroll for å sørge for at alle elevene får sykkelen i orden. Det er ikke alle skoler som legger like mye arbeid i trafikkundervisningen, men mange elever fortalte at de hadde fått mye undervisning og vært ute i trafikken og øvd. Sykkelprøven er med andre ord en viktig katalysator for trafikkundervisning i skolen.



Her er det ordfører Øivind Hunsgaard og stasjonsmester ved Larvik politikammer Leif Erik Nilsen, som deler ut premiene

Sykkelprøven er med andre ord en viktig katalysator for trafikkundervisning i skolen.

2002-2011:

# Fra konkurranse til samarbeid

26. august ble det første møtet i det fylkesvise arbeidet om Nasjonal

Transportplan 2002-2011 avholdt. Som koor-

dinator for arbeidet, hadde Statens vegvesen Vestfold invitert representanter fra Jernbaneverket, Luftfartsverket, Kystverket, Fylkesrådmannen, Fylkesmannen og Larvik kommune (som eier av Larvik havn). Konklusjonen fra møtet var klar: Med bare fire måneder til rådighet må vi prioritere de viktigste sakene for Vestfold som helhet og ikke kaste bort en dag på unødvendige diskusjoner.

TEKST: ANN KARIN MIDTGAARD - FOTO FRA MØTET: ANNE METTE STORVIK -

**D**et var etatenes forventninger, organiseringen av arbeidet, prosessen og hva sluttproduktet skal inneholde, som var agendaen på det første møtet. Sluttproduktet i første omgang er et "lokalt utfordringsdokument". Det ble presisert at dette er "de statlige transportetatens dokument" - et faglig og ikke et politisk dokument. Den politiske behandlingen skal skje i Fylkestinget etter jul.

## Utfordringer for Vestfold

En stor utfordring blir å få til en effektiv og demokratisk prosess. Som enhver byråkrat vet, er det ofte to motpoler. Med den korte tiden vi har til rådighet, må det bli en effektiv prosess. Så får vi gjøre den så åpen og demokratisk som mulig. I retningslinjene for arbeidet stilles det krav om bred medvirking fra berørte interesser i selve utarbeidelsen av dokumentet. Dessuten at "Utfordringsdokumentet skal være et faglig grunnlag for en offentlig debatt om sentrale utfordringer og virkemiddelbruk innenfor transportsektorene.»

En annen utfordring er å få til en transportplan som omhandler de viktigste og vanskeligste sakene. For en slik plan blir lett "ufarlig": Enten helt overordnet og generell, eller detaljert på uviktige områder. For eksempel må planen inneholde en

prioritering mellom investeringer i dobbeltsporet jernbane eller fire felts motorveg gjennom fylket.

## Fra konkurranse til samarbeid

Samarbeid og likeverd i prosessen, blir også litt av en utfordring. Mens transportsektorene tidligere har konkurrert om pengene gjennom hver sine planer, skal de nå komme fram til en felles plan som pengene skal fordeles etter. Overgangen fra konkurranse til samarbeid blir den aller største utfordringen, ikke minst for Statens vegvesen som har fått koordineringsansvaret. Statens vegvesen Vestfold vil legge sitt verdigrunnlag (TRÅLL-sirkelen) til grunn for samarbeidet. Nasjonal Transportplan blir uten tvil den vik-

tigste prøvestenen hittil på om vi klarer å etterleve verdiene. Vegsjef Johan Lepperød skal lede Samarbeidsgruppa i Vestfold, mens Aage Carlsen i vegsjefens stab skal lede Prosjektgruppa.

## Store forventninger

Fylkesmann Mona Røkke sier at det innenfor et område som er preget av så mange aktører og sektorinteresser som samferdselspolitikken, er det et stort behov for samordning og samspill.

- Min erfaring er at samordningen og samspillet i betydelig grad skjer på regionalt nivå. Derfor har jeg også store forventninger til arbeidet med Nasjonal transportplan her i fylket.





# ntp

Et godt og aktivt samspill mellom de ulike aktørene og sektorinteressene er helt avgjørende når vi ser på de utfordringer vi står overfor på samferdselsområdet, sier Mona Røkke.

## Mye å lære

- Jeg ser fram til å samarbeide med de andre transportetatene i Fylket, ikke minst "storebror" Vegvesenet, sier regionsjef John Ole Grinde i Jernbaneverket. - Det skal bli interessant å få innblikk i de andre sektorenes utfordringer og jeg håper de er interessert i våre. Jeg har forventninger om at vi skal klare å komme fram til den beste planen for Vestfold som helhet.

- Jeg tror arbeidet må deles inn i flere problemstillinger. En som omhandler transportkorridorene gjennom Vestfold, hvor trafikkfordelingen mellom E18 og Vestfoldbanen blir viktig. En annen som dreier seg om lokaltransport innen fylket, og en tredje om transporten ut og inn av fylket, f.eks fly og båt, sier John Ole Grinde.



## DETTE ER NASJONAL TRANSPORTPLAN 2002-2011

### Hensikt

*Gi grunnlag for politiske beslutninger om overordnede prioriteringer innen samferdselssektoren. Den nye felles planen skal erstatte de eksisterende Vegplaner, Jernbaneplaner, Luftfartsplaner og Havneplaner. Ved å se transportsektorene i sammenheng, ønsker politikerne å få mest mulig nytte av det store beløpet som hvert år brukes til investeringer og drift i sektorene. Planen skal gi grunnlag for fordeling av penger mellom sektorene og innen den enkelte sektor.*

### Milepæler

- Juli 1998:** Retningslinjer for arbeidet (inkl. organisering og ansvar) fra departementene
- Desember 1998:** Lokalt utfordringsdokument skal være ferdig
- Februar 1999:** Nasjonalt utfordringsdokument fra etatene skal være ferdig
- Februar 1999:** Frist for fylkespolitisk behandling av det lokale utfordringsdokumentet
- April 1999:** Transportkorridorutredningene skal være ferdige
- September 1999:** Felles plandokument fra de fire etatene sendes til fylkene for høring
- Desember 1999:** Frist for fylkespolitisk behandling av etatenes plandokument
- Mars 2000:** Regjeringen legger fram stortingsmelding om Nasjonal transportplan
- Juni 2000:** Stortinget behandler Nasjonal transportplan
- 2000-2001:** Etatene utarbeider hver sine handlingsplaner
- Januar 2002:** Planene trer i kraft

# En skjerm mot kunden - og for

- Dette er antagelig det viktigste HMS tiltaket vi har gjennomført.

Det gir mye mindre press på dem som jobber i skranken og bedre service for kundene våre, sier Rolf Sikveland.

Tønsberg trafikkstasjon er inne i sitt andre prøveår med kølapper og info-skjermer.

Liv Haugen er prosjektleder, og Rolf Sikveland og Heidi Lier utgjør resten av prosjektgruppen.

TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK



Liv Haugen (bak), Heidi Lier (t. v.) og Rolf Sikveland utgjør prosjektgruppen som arbeider med kølapp-system og informasjonsskjermer på Tønsberg trafikkstasjon.

Totalt er det brukt ca. 150.000 kr på kølapp- og infosystemet siden mai -97.

**D**et var kølapp-systemet vi i første omgang var ute etter. Kostnadene ved å utvide systemet slik at skjermene også kunne vise informasjons-“plakater”, var så liten at vi bestemte oss for å ta hele pakka, forteller Rolf.

Alle besøkende må trekke kølapper alt etter hvilke tjenester de vil ha utført: Førerkort, registrering eller kontroll. Dette gir saksbehandlerne mulighet til å bytte kategori etter hvor det er mest kø, og dermed raskeere betjening av kundene. Kølapp-systemet gjør også at ingen kan snike i køen, de blir ekspedert i tur

og orden. Saksbehandlerne kan få gjort ferdig papirarbeidet før de annonserer at det er klart for neste kunde, og dette gjør at arbeidsmiljøet blir bedre og mindre stresset.

- De muntre “plingene” fra systemet gir mange kunder assosiasjoner til Vinmonopolet. Det blir en del fleiping, og vi synes faktisk det har ført til en lettere tone, forteller Rolf.

#### Systemet fører statistikk

- Det er to ulemper ved systemet: Den ene er at det er vanskelig å få kunden til å forstå at han/hun må trekke kølapp selv om det ikke er

andre kunder i lokalet. Dette er fordi systemet fører statistikk. Det andre problemet er at folk trekker lapp på feil kategori, f.eks “førerkort” når de skal registrere et kjøretøy, forteller Heidi.

#### Informasjonsskjermene

Det er installert to skjermer på trafikkstasjonen: Én i gangen og én i selve ekspedisjonen. Statistikken viser at besøksantallet er høyt; på en fredag er vel 400 mennesker innom. Disse menneskene har ikke så mye annet å gjøre mens de står i kø enn å se på skjermene.

- Vi hadde mye problemer og mistet mange bilder det første året, fordi vi ikke kjente systemet og programmet (Power Point), forteller Heidi.

Foreløpig har stasjonen to serier med “plakater”: Én om periodisk kontroll og én hvor plakater stadig byttes ut. Her legges bilder fra kampanjer, spørsmål fra førerprøven, informasjon om mengdetrening og sikring av barn, åpningstider og mye mer. Prosjektgruppen ønsker å legge ut stoff om Nye E 18, sykkelreglene, 6-åring kampanjen, meldinger om vegarbeid eller ekstreme værmeldinger, forkortede pressemeldinger osv.

- Vi er avhengige av å bli “foret” med stoff. Vi har avsatt 3,5 time hver onsdag til oppdatering, det sier seg selv at vi ikke har mulighet til å produsere mye selv, sukker Heidi.



# kunden!

## Reine julekvelden for Richard André...

**R**ichard André Drægnes fra Nykirke har i lengre tid hatt et spesielt forhold til Statens vegvesen. For noen år siden fikk han nemlig en gammel føret vegvesen-dress av en i familien. Den kjele-dressen har vært så populær at Richard André har brukt den omtrent hver dag. Den er for varm å bruke om sommeren, så moren hans tok kontakt med Vegvesenet og lurte på om de kunne få kjøpt en ny og tynnere dress til han.

Tore Jan Hansen på Ås synes dette var en en god sak og sa straks ja. Å kunne være med å glede en noe uvanlig gutt slik at han kunne få ny dress, ville han gjerne.

Noen dager senere kom Richard André sammen med mamma og pappa til Ås for å hente dressen. Etter å ha vært innom "butikken" (lageret) hos Arnt Ivar Haugen, var han kledd i organsje fra topp til tå. Gjett om denne gutten ble glad - han strålte!

Mamma og pappa trengte ikke å kjøpe klærne, de fikk dem gratis. Vegvesenet selger ikke klær til noen utenfor etaten. Men å kunne gi en funksjonshemmet gutt det han ønsket seg - det gjør etaten gjerne.



Her er en stolt Richard André etter å ha vært innom "butikken" på Ås.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE



Ulf Lauridsen er kjørelærer på Schrøder Trafikkskole og stamkunde på Tønsberg trafikkstasjon Rødt kønummer over skranken i bakgrunnen.

### Storkundene svært fornøyd

- Jeg synes det er bra med kølapp-systemet. Det hindrer sniking og er rettferdig - som på polet, humrer Ulf Lauridsen, som er kjørelærer på Schrøder Trafikkskole. Ulf synes informasjonsskjermene er ålreite, uten at han har tenkt så veldig gjennom innholdet som blir vist.

### Elever blir forbauset

- Elevene tror ikke sine egne øyne når de ser originale spørsmål fra førerprøven bli vist på skjermene. Jeg synes det er flott med denne åpenheten, sier Ulf. Han mener det kan være med på å fjerne myten om slemme sensorer som ønsker å stryke alle som vil ta lappen. I den forbindelse etterlyser han skjerm-informasjon om hvilke feil førerkortkandidater stryker på.



### Kvalitetsdag i år også

Sett av torsdag 12. november, etter lunsj. Stedet er Høgskolesenteret i Vestfold, Bakkenteigen, slik som foregående år. Det er planlagt å bruke en halv arbeidsdag til en markering av kvalitetsarbeidet. Vi starter med en fengende, informativ og motiverende sekvens om hva som er gjort til nå i Vestfold. Deretter skal Guttorm Fløistad holde foredrag. Han er idéhistoriker og professor og veldig engasjerende. Vi vurderer også en sekvens etter ordinær arbeidstid med tilbud om spennende aktiviteter. Alle i Vestfold ønskes hjertelig velkommen. Invitasjon vil komme senere.



Det har ikke vært penger til beplantning, men her har en vakker gammel allé blitt en viktig del av helheten.

## Bitvis gang- og sykkelveg i Larvik

Gang- og sykkelvegen fra Bisjordkollen til Tjøllingvollen er et etterlengtet prosjekt som nå nærmer seg slutten - for denne gang. Gang- og sykkelveg langs hele strekningen ville ha kostet ca. 20 mill. kr, dessverre var bare halvparten av midlene bevilget. Dermed bygges bare deler av strekningen, resten må vente til neste fireårsperiode, det vil si tidligst år 2001.

- Midt på strekningen må vegen (rv 303) legges om, noe som blir en kostbar og vanskelig affære. Hvis planene skal følges, er det derfor fornuftig å vente med byggingen av gang og sykkelveg akkurat der, slik at man kan gjøre alt samtidig, sier Ole Johan Lauvstad som planlegger utbyggingen av vegstrekningen.

**A**nlegget startet september i fjor og skal være ferdig i midten av september i år. Byggingen er i produksjonsavdelingens regi, med en del innleid hjelp fra private entreprenører. Asfalteringen utføres av Hans Gaarder, og samarbeidet har gått greit. Den siste biten mot Tjøllingvollen og en bit mot Bisjord er bygd tosidig.

- Disse strekningene ble prioritert fordi de dekker tre skoler, forteller Tormod Sandene, som er formann. Samarbeidet med grunneierne har gått greit, det var et sterkt ønske om en gang- og sykkelveg langs rv 303.

### Null luksus

På dette anlegget finner du verken rød asfalt, brostein eller beplantning.

- Vi legger til rette for at det kan beplantes senere, men nå er det rett og slett ikke penger til det, sukker Tormod. I følge Lauvstad måtte også planene om pene trapper i forbindelse med undergangen foreløpig skrinlegges.



Anlegget inkluderer en undergang under rv 303, noe som viste seg å innebære mye ekstraarbeid. Grunnforholdene var dårlige, 6 meter nede støtte vi på kvikkleire, forteller Tormod. Vegvesenet har i tillegg bygd 170 meter med gang- og sykkelveg for Larvik kommune. Dette ble gjort for å knytte sammen et boligfelt og en skole som lå på hver sin side av riksvegen.

### Mye tungtrafikk

Det er mange lastebiler som bruker rv 303, spesielt mellom steinbruddene i Tjølling (Stålaker og Sandtra m.fl.) og Larvik havn.

- Vi måtte snakke litt hardt til lastebilsjåførene, men etter det er det blitt mye bedre arbeidsforhold. Det hjalp også at vi gikk ut med en oppfordring gjennom avisen, forteller Tormod.

# Eventyret om Tempokrysset

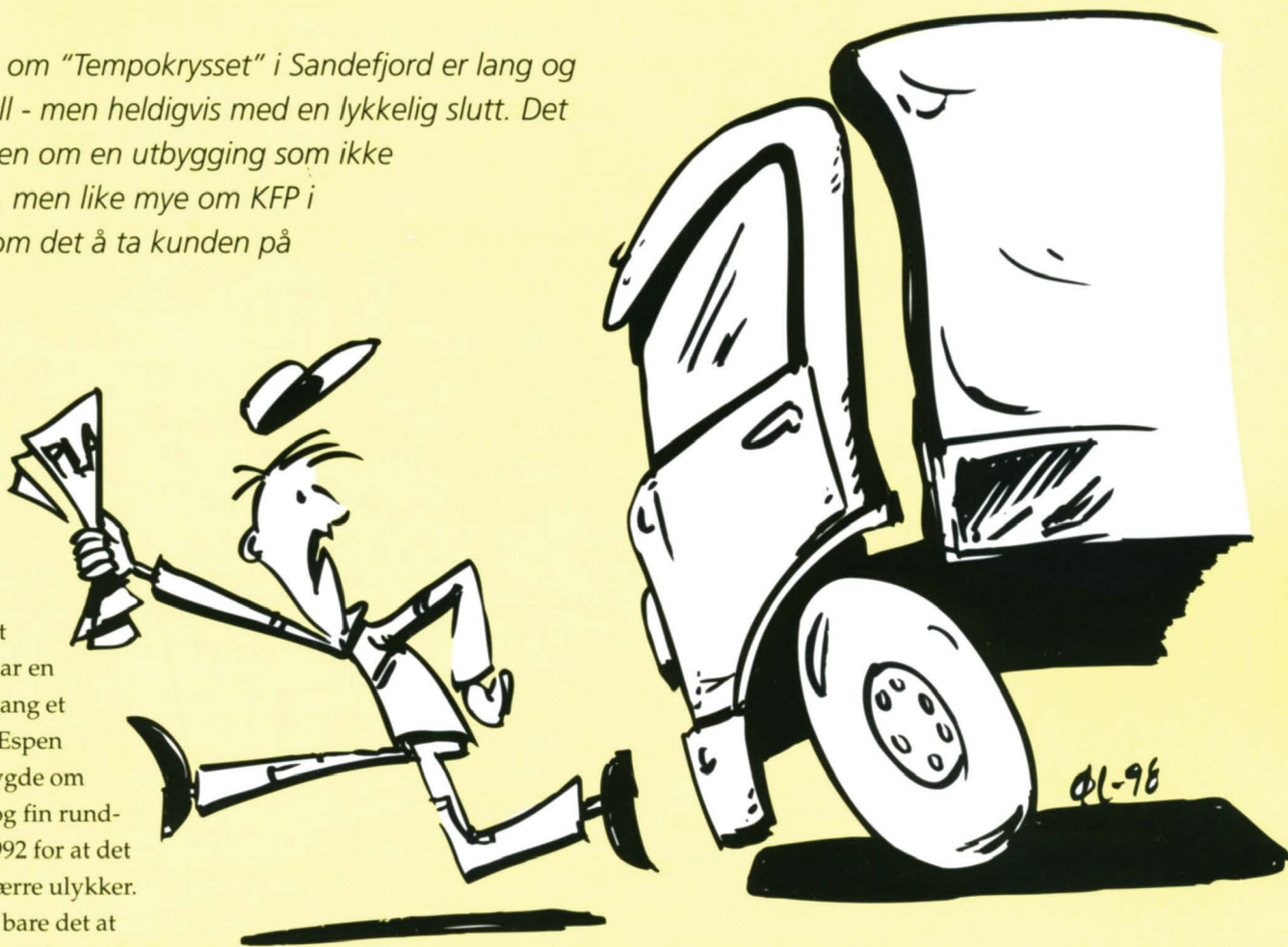
*Historien om "Tempokrysset" i Sandefjord er lang og smertefull - men heldigvis med en lykkelig slutt. Det er historien om en utbygging som ikke fungerte, men like mye om KFP i praksis; om det å ta kunden på alvor.*

**D**et var en gang et kryss som Espen Vegladd bygde om til en stor og fin rundkjøring i 1992 for at det skulle bli færre ulykker. Nå var det bare det at rundkjøringen ble så stor at både Per og Pål Sandefjording holdt alt for stor fart. Stakkars Espen Vegladd torde nesten ikke å kjøre der fordi det var blitt så farlig. Espen Vegladd bestemte seg for å gjøre rundkjøringen trangere slik at Per og Pål ble nødt til å kjøre saktere. Som sagt så gjort, og i 1997 var arbeidet ferdig.

## 2. KAPITTEL

### Lastebileierne blir fryktelig sinte på Vegladden

I mellomtiden hadde Per og Pål blitt lastebileiere, og de ble fryktelig sinte da de så hva Vegladden hadde gjort. De måtte nemlig kjøre opp på kantsteinene for å klare å komme rundt, og dermed ble både dekk og felger ødelagt. Per og Pål gikk til avisen og erklærte krig.



Den ene «Vegladden» har tegnet den andre: Det var Øystein Langdalen og Rune Sundmark som ordnet opp med de sinte lastebileierne.

- Hvis ikke Vegladden river opp dette, så gjør vi det sjøl, sa de. Stakkars Vegladden fikk plutselig kjeft av alle, og det var da han sa: "Nå må jeg ta kundene mine på alvor!" Han dro på befaringsammen med både Per og Pål og avisen, for å finne ut hva som burde gjøres.

## 3. OG SISTE KAPITTEL

### Vegladden grubler og får en god idé

Etterpå dro han hjem og grublet. Han hadde egentlig ikke penger til å gjøre noe og ingen formelle planer å holde seg til. Så da sa Veglad-

den: "Vi må bare gjøre det som trengs, så får vi lete etter penger etterpå."

Dermed bygde Vegladden om krysset enda en gang og senket kantsteinene slik at Per og Pål ikke fikk ødelagt bilene sine. Så enkelt fikk han løst problemene til både små og store rundkjøringskunder.

Og snipp snapp snute, i mai -98 var eventyret ute.



**Inger Næss**  
Fullmektig  
Fellestjenesten

Inger Næss begynte i mai i år i et 2 års engasjement på felles-tjenesten. Hun er fullmektig på postekspedisjonen og avløser også i resepsjonen etter behov. Før hun begynte i Vegvesenet drev Inger en privat barnehage. - Jeg har alltid villet arbeide på kontor, og så var det litt godt å komme vekk fra ungene, sier Inger, som har tre barn, er 32 år og fra Tønsberg. - Med et hus fra 1927 har jeg nok å gjøre på fritiden, sier Inger, som akkurat nå er ferdig med en totalrenovering av kjøkkenet.



**Tor Atle Odberg**  
Avd.ing.  
Trafikkavviklingsseksjonen

Tor Atle Odberg er siv. ing. og ble fast ansatt 22. juni. på seksjon for trafikkavvikling. Tor Atle stiller med trafikkanalyser (simulerer trafikkavvikling i byer) og overordnede utredninger, videreføring av sykkelby-prosjektet og gir uttalelser til arealplaner. Han jobbet tidligere i Vegvesenet i Telemark, på seksjon for overordnet planlegging, og før det litt i Larvik kommune. Tor Atle er 29 år, gift, er fra Larvik. På fritiden sparker han fotball og seiler.



**Jarle Holt**  
Inspektør  
Tønsberg trafikkstasjon

Jarle Holt startet 3. august i et to års engasjement som inspektør på Tønsberg trafikkstasjon (faggruppe kjøretøy). Han skal jobbe med kontroll av lette og tyngre kjøretøy, periodisk kontroll og bruktimporterte kjøretøy. Siste halvår før han begynte i Vegvesenet var han i kundemottaket hos Gravdals Auto, før det jobbet han som bilmekaniker. - Vegvesenet har veldig ordnede arbeidsforhold pluss at her er store muligheter for varierte arbeidsoppgaver, sier Jarle. Jarle er 30 år, gift og har 3 gutter. Han bor på Nøtterøy og spiller fotball på fritiden.

Alf Moland begynte 3. august i et to års engasjement som inspektør på Tønsberg trafikkstasjon (faggruppe kjøretøy). Før var han avdelingsleder for karosseriavdelingen på Horten Standard. Alf har fagbrev som bilskadereparatør pluss at han har teknisk fagskole (bil). - Jeg har lenge villet bytte jobb og få nye utfordringer, sier Alf, som synes miljøet virker veldig bra. Han er fra metropolen Våle og er 31 år. Fritiden brukes på 2 små barn, hus, hytte, 2 biler - pluss omgang med gamle kompiser.



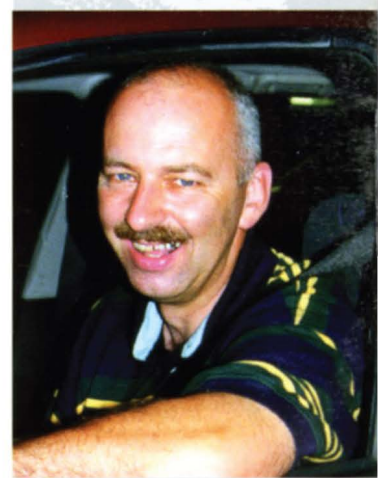
**Alf Moland**  
Inspektør  
Tønsberg trafikkstasjon

Jan Sigurd Torp er ikke ny i Vegvesenet, men han er et nytt fjes for folk på vegkontoret. Han begynte 10. august i fast stilling som vaktmester. Før det har han jobbet på E 18 Nord som altmuligmann med lager/materialer, sist på Island. Jan begynte 24. april 1989 på E 18 i Stokke. Før det var han i et entreprenørfirma. - Da jeg så stillingsannonser, virket arbeidsoppgavene så interessante at jeg bare måtte søke, sier Jan. Han bor i Sandefjord, er 44 år, gift og har 2 barn.



**Jan Sigurd Torp**  
Vaktmester  
Fellestjenesten

Terje Remme begynte 3. august på Tønsberg trafikkstasjon i et 2 års engasjement som sensor ved førerprøver på A,B, D1, D1E og traktor. Terje har drevet egen kjøreskole i Holmestrand i 12 år, og har 25 år i kjøreskole-bransjen. Terje er fra Bergen, men bor på Barkost i Holmestrand kommune. - Jeg kom til Vestfold i -82, så nå regner jeg meg som Vestfolding med talefeil, sier Terje. Han er 49 år, samboer, og har to barn. På fritiden er Terje dommer på Jarlsberg Travbane. Han har også egne travhester og både trener og kjører selv.



**Terje Remme**  
Sensor  
Tønsberg trafikkstasjon

# Jenter som tar utfordringer!

Onsdag 29. april startet vi opp med et § 20 kurs i Kontorfaget, og hvis alle fullfører, vil 9 kvinner i Statens vegvesen Vestfold ha FAGBREV I KONTORFAGET straks over nyttår!

**D**ette er et nytt fag, innført i forbindelse med Reform - 94, og først nå i 97/98 har de første kunnet ta fagbrev i dette faget. Og det er første gang Vegvesenet i Vestfold arrangerer dette kurset, så disse kvinnene kan regne seg som pionerer på området!

Det er AOF som står formelt ansvarlig, og vi har vært heldige og fått gode lærekrefter. Kurset er omfattende, med 105 undervisningstimer fordelt over 18 undervisningsdager (1 dag pr. uke), og mye egen-/gruppejobbing på fritiden, anslått til ca. 10 timer pr. uke. Den teoretiske prøven er 9. desember.



Ni jenter tar utfordringen og etterutdanner seg, foran f.v. May Brit Lian, Grete Utheim, Inger Lise Fristad, Torill Reinskau, Monica Eidem. Bak f.v. Mette Spanglo Wold, Marianne Nordkvælle, Hilde Strand og foreleser Arild Roksvåg. Elin Eliassen var ikke til stede. Monica og Mette har sluttet etter at bildet ble tatt.

Fagområdene i læreplanen omfatter bl.a.:

- Tekniske hjelpemidler
- Arkivarbeid
- Kommunikasjon, service og kundebehandling
- Økonomi
- Administrasjon og saksbehandl.
- Bedriftslære

Det kreves 60 måneder relevant praksis før en kan gå opp til fagprøve, og prøven består av en fem timers teoretisk prøve, samt en praktisk prøve som går over et par dager.

Læreren har lovt dem mye jobbing utover og oppfordret til høy egenaktivitet.

Vi ønsker lykke til med kurset!

Tidligere har vi arrangert tre § 20 kurs for vegtjenestemenn i driften, henholdsvis i Bygg- og anleggsgaget (-91), i Veg og anleggsgaget (-97) og i Anleggsmaskinførerfaget (-98).

Gjennom disse kursa har 47 personer gått opp til fagprøve. I Anleggsmaskinførerfaget er den praktiske prøven ikke gjennomført ennå, men den skal være ferdig i løpet av sommeren.

TEKST OG FOTO: ANNE HOV

## Oppmerksomhet

50 ÅR

Solveig Skahjem, 6. oktober

Margrethe Jansen, 16. oktober

Eva Borge, 24. oktober

Rolf Sikveland, 24. november

60 ÅR

Bjarne Karlsen, 21. desember

70 ÅR

Roald Karlsen, 26. oktober

75 ÅR

Willy Bøhler, 7. november

Rolf Kongsten, 11. november

Ernst Thunberg, 25. november

Kristen Kristensen, 31. desember

95 ÅR

Olaf Gustavsen, 16. november

Takk

Takk for all oppmerksomhet i anledning min 50-årsdag.

Olav Sjøenøst

Takk

Takk for blomster i anledning min 70-årsdag.

Bengt Olofsson

# Etikk - eller folkeskikk?

*Etikk er for meg den teoretiske læren om riktig opptreden/livsførsel.*

*Moral er den praktiske utlevelsen av etikken.*

*Etikk og moral henger derfor sammen på samme måte som teori og praksis.*

*Etikk og moral er med andre ord lære og liv.*

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

**F**or egen del synes jeg dette er en teoretisering bort fra hverdagen. For meg handler dette i bunn og grunn om god gammeldags folkeskikk. Folkeskikk og høflighet hadde i grunn vært en mye mer dagligdags innfallsvinkel til utfordringen vi står overfor, enn etikk som moteord. Imidlertid er det vel dette dagens konsulenter i bransjen lever av. Det er bare å børste støv av gamle sannheter, gi dem et nytt og fint navn, og så vips - har man et kurstilbud og et stort marked.

## Etisk forfall

Det moralske forfall som har funnet sted de senere årene både innenfor privatlivet og på jobben, gjør det imidlertid nødvendig å ta slike tema alvorlig. Folk ser snart ikke forskjell på hverdag og fest, jobb og fritid. Vi lever i en verden hvor triksing og fiksing er akseptert, egoismen brer seg, materielle ting er viktigst, jobben er bare et sted man må være for å hente lønna. Porno/barneporno og det å ta livet av medmennesker er blitt underholdning. Vi er i grunnen i ferd med å søle bort alt som er verdifullt.

## Etikk i grunnerverv

Bakgrunnen for at etikk ble tatt opp i grunnervervssammenheng, var den negative fokuseringen på grunnervervet i forbindelse med utbygging av ny hovedflyplass på Gardermoen. Dette førte til at Stor-

tinget/Samferdselsdepartement påla Vegvesenet å utarbeide "Ethiske retningslinjer for grunnerverv".

Rapporten inneholder en generell beskrivelse om etikk og noe om etikk i tilknytning til grunnerverv. Men først og fremst inneholder rapporten en del om engasjement og **bevisstgjøring** hos medarbeidere på etiske problemstillinger, og hvor viktig det er å være oppmerksom på dette i det daglige arbeidet. Etikk handler om valg av verdigrunnlag og å skape holdninger som hele tiden - og ved enhver anledning - skal styre enkelthandlingene våre. Etikkrapporten er derfor ikke en fasisit/oppslagsbok, men tar sikte på å bygge opp en felles plattform som grunnlag for å løse konkrete spørsmål.

## Etikk i øvrig virksomhet

Rapporten peker på hvor kunstig det er å skille grunnervervet fra den øvrige kontakten vegvesenet har med sine naboer både under planleggingsprosessen, anleggsarbeidene og senere drift og vedlikehold. Siden rapporten er så generell, kan den ha anvendelse for etatens øvrige virksomhet som er rettet mot grunneiere og naboer, og være med på å utvikle bevisste og sunne holdninger. På dette grunnlag har vegdirektøren engasjert seg og tatt til orde for at rapporten kan gi grunnlag for en generell diskusjon om etikk i Statens vegvesen.

## Ledelsens ansvar

Å lage etiske retningslinjer har liten verdi hvis de ikke følges opp. Kort sagt: Hvordan kommer vi oss ut av svadaen og inn i alvoret? Hvordan skal etikk bli en del av vår hverdag og ikke bare festtaler? Det er her ledelsen kommer inn. Uten at ledelsen engasjerer seg, selv går foran som gode eksempler og holder saken varm, vil etikkdebatten - som det meste annet - dø sakte hen. Dette er ledelsens utfordring.

Etter min mening er det viktig å unngå at dette også blir papirmølle. Kanskje er et en-dags-seminar med Karsten Isaksen e.l. mye bedre og mer engasjerende enn masse papir?

## Saksbehandlerens ansvar

Både plan- og grunnervervsprosessen er i stor grad styrt i detalj. Selv om alle de formelle regler følges, er det likevel viktig å være klar over at et formelt regelverk ikke løser mange av de etiske spørsmål som kan reises. Et detaljert regelverk kan tvert i mot virke hemmende på saksbehandlerens kreativitet og egne vurderinger av hva som er rett og riktig. Rapporten bidrar derfor, etter min mening helt riktig, mer til å bygge opp bevisste holdninger enn til å gi konkrete fasisitsvar.

De etiske retningslinjene skal derfor ikke bare vedtas som retningslinjer. De må jobbes aktivt med for å få den enkelte saksbehandler til å bli bevisst og trygg på de etiske sidene av kompliserte problemstillinger.

## Om informasjon og kommunikasjon

Rapporten understreker hvor viktig det er med enkel, god og riktig informasjon til rett tid og fra rett person i hele prosessen - overfor berørte grunneiere spesielt. Personlig kontakt og forvisning om at infor-

masjonen er forstått, er viktig. God kommunikasjon forutsetter muntlig/personlig kontakt. Det er ikke like enkelt for grunneierne å forholde seg til forskjellige personer i de forskjellige faser av et vegprosjekt. Ofte gir disse ulike svar på samme spørsmål.

#### Om tid

En av rapportens viktige understrekninger er hvor viktig tidsfaktoren er i grunnverv - som i mange andre sammenhenger. Grunneiernes syn - og kvaliteten - på grunnvervet står ofte i forhold til den tiden som står til disposisjon. Altfor ofte oppstår forsinkelser i planfasen uten at anleggsstart forskyves tilsvarende, med det resultat at grunnvervet skvives. Ofte bidrar ledelsen til at slike opplegg blir presset gjennom. En slik holdning bryter ned respekten for etiske holdninger i etaten.

#### Om profesjonalitet og forbilder

I kraft av å være den største offentlige grunnverver i landet, påligger det Statens vegvesen et særlig ansvar for å vise en lojal og forbilledlig saksbehandling. Med basis i regler og hensynet til etat og samfunn for øvrig, skal den etiske plattformen bevisst brukes i saksbehandlingen mot den enkelte grunneier.

*Jan Erik Gravningen*

Jan Erik Gravningen er leder av Eiendomsseksjonen i Utbyggingsavdelingen.

Vi i redaksjonen oppfordrer leserne til å delta i Vestfolderns debattspalte, enten med kommentarer og synspunkter til andres innlegg, eller ved selv å bringe temaer på banen. Taushet er gull, sies det. Vi mener det er bedre og attpåtil sunt med en aktiv og modig debattspalte. Velkommen med innlegg!

## Gode tilbakemeldinger på "den nye" Vestfolder'n

*Info.seksjonen sendte et spørreskjema sammen med det tredje nummeret av Vestfolder'n i juni. Vi har mottatt 58 svar fordelt på hele fylket.*

#### Presentasjonsform

En hovedkonklusjon er lett å trekke: Nesten uten unntak er alle svært fornøyde med det nye utseendet til Vestfolder'n. Layouten får topp karakter og folk synes også bladet er lettlest. En typisk kommentar: "Liker absolutt den nye formen. Bare fortsett slik." Noen advarende pekefinger er det likevel: Nå er Vestfolder'n flott nok!

#### Interessant stoff

35 personer svarer at "nesten alt" stoff i Vestfolder'n er interessant for dem. 7 personer sier at "alt" er interessant og 16 mener at "litt" er interessant. Ingen synes at bladet er helt uten interesse. Seks utgivelser i året er bra, mener de fleste. Alternativt bør det komme flere og ikke færre nummer.

#### Mest og minst likt

Best likt i forrige utgave av Vestfolder'n var Erik Thomassens artikkel: Det usynlige trafiksikkerhetsarbeidet. Deretter fulgte Pave-artiklene og Nytt hovedvegnett i Tønsberg. E18-artikkelen, åpningen av Gamle Sande vegstasjon, Bakruta og Johans betraktninger ble også nevnt av flere som gode saker. Men verden er ikke enkel: Minst likt var Nytt hovedvegnett i Tønsberg. Deretter kom det historiske stoffet (verneplan, hulveger, Gamle Sande vegstasjon) og Paven-artiklene.

#### Savnet stoff

I følge svarene ønsker leserne mer kritiske vinklinger på artiklene. For å lære, ikke for å henge ut noen, blir det presisert. Det ønskes flere debattinnlegg fra leserne. Dessuten mer trafikkstoff - gjerne sett med trafikantenes øyne. Mindre veg og mer om andre ting, sier flere. Noen gir uttrykk for at de setter mest pris på grundige artikler, mens andre savner småstoff. -En god kombinasjon, må være løsningen.

#### Konklusjon

Informasjonsseksjonen har merket seg ønsket om mer kritisk journalistikk og flere debattinnlegg. Vi skal gjøre et forsøk på å få det til, men dere må hjelpe oss med debattinnleggene. Vestfolder'n har plass til og ønsker synspunkter på ting som opptar oss i jobben: Spesialisering, vårt miljø- og samfunnsengasjement, KFP og HTH, prioriteringer, tidspress, forholdet til omgivelser og kunder... Det er også en utfordring for oss å være aktuelle nok. Vestfolder'n blir aldri noen dagsavis, men litt mer aktuelle og framsynte går det nok an å være. Problemet for oss er jo selvfølgelig også arbeidspress. Vi driver jo ikke bare med Vestfolder'n.

Vi er hvertfall glade for den positive mottakelsen av "den nye" Vestfolder'n. Vær trygge, den formen skal vi beholde en stund og så får vi videreutvikle innholdet.

# Poltur med livet som innsats

*I og med at Vegkontoret er plassert midt i sentrum, er fristelsene mange.*

*En av dem er å bruke lunsjpausen på enkelte fredager til å galoppere over gaten til polet. Dette foregår vanligvis i høyt tempo,*

*ettersom lunsjpausen er kort*

*- og polkøen lang...*



TEKST: ANNE METTE STORVIK, FOTO: RUNE GJØS

Er dette skiltet et ledd i en hemmelig anti-alkohol-politikk? Et par slike "trøkk i trynet" skulle virke avskrekkende på de fleste. Det skal bli spennende å se hvilken effekt senkingen av skiltet har. Blir det færre - eller mer omfattende skader? Hva sier Statens Pensjonskasse, kan dette defineres som arbeidsulykker?

**J**eg har nå to ganger opplevd følgende: Jeg førte ut døren i resepsjonen og fór nedover den overbygde "gangstien", som ligger i skygge. Da jeg kom til slutten av rekkverket, tok jeg brått til venstre, fikk solen midt i øynene, så overhodet ingenting og gikk rett inn i gågate-skiltet! Dette skiltet var nemlig akkurat så høyt (og jeg med mine 1,65 så liten) at det traff meg midt i panna. Ikke bare gjorde det INNMARI vondt, men selvtiliten fikk en alvorlig knekk. Lenge gikk jeg rundt og trodde jeg var den eneste i verden som klarte å gå rett på skiltet. Helt til Marianne på IT kom med kul i pannen og sår nese. Hun er nemlig litt høyere enn meg, så skiltet traff henne omtrent midt i fjeset.

Nylig ble skiltet kuttet eller byttet i et annet, det er i alle fall blitt lavere. Tiden vil vise om det er en forbedring eller forverring. I utgangspunktet skulle man tro skiltet ble lettere å se. Jeg har i hvert fall ikke kollidert med det siden det krympet, men så har det jo heller ikke vært plagsomt mye blendende solskinn i sommer!

Hvis undertegnede kommer fra lunsj med flat-trykt mopsefjes, er det imidlertid ingen god ide å kommentere det...



**Statens vegvesen**  
Vestfold