

LAVERE FART SKAL GI FÆRRE DREPTE PÅ E18 - SIDE 10



Bedriftsblad
for Statens vegvesen Vestfold,
Nr. 2, juni 1999
26. årgang

Redaksjon

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

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

Redaksjonsråd

Wenche Bjune
Finn Erling Berg
Øyvind Lindseth
Roar Gärtner
Inger Johanne Ihle Rasmussen

Grafisk produksjon

Desktop og fotoscanning:
Knut Vedeld Hovde
Trykk: Cicero grafisk, Tønsberg
Opplag 1200

Utgiver

Statens vegvesen Vestfold,
Postboks 2004
3103 Tønsberg
Tlf. 33 37 17 00
Fax. 33 31 43 41
www.vegvesen.no/vestfold

Foto på omslaget

Forsidebilde:
E18, ved Holms i Larvik kommune
Innsidebilde: Fv 308, ved Rossesund
på Tjøme
Foto: Jorun Sætre

Neste nummer av Vestfolder'n

Ca. 1. september



Johans betraktninger



Omstilling og effektivisering

Vegdirektøren har satt i gang et effektiviserings- og omstillingsprosjekt i etaten, som er nærmere omtalt i dette nummeret av Vestfolder'n. Dette må blant annet innebære at vi må konsentrere oss om å utføre våre primæroppgaver, mest mulig effektivt og med minst mulig ressursbruk.

Privat virksomhet har det noe enklere med hensyn til prioritering siden målet er å tjene penger. Vår oppgave er å få mest mulig utført for hver krone. Da må vi se på de såkalte primæroppgavene våre. Også her kan det være ulike oppfatninger og prioriteringer. Over lengre tid har fokus vært rettet mot utbyggingen av nye E 18, og slik vil det være i mange år framover. Trafikkavvikling er en primæroppgave, og ikke bare på E 18. Det gjelder også trafikkavvikling for alternative transportmidler som buss, bane og andre mer miljøvennlige alternativer.

Mye tyder på at finansieringen av ny E 18 i nord er inne i et godt spor, selv om det er usikkerhet ved de statlige bevilgninger. Uansett er det viktig å bygge ut E 18 kontinuerlig. Med ansvar for en sikker og miljøvennlig trafikkavvikling registrerer jeg med glede at Tjøme, Nøtterøy og Tønsberg er i ferd med å få til en bompengefinansiering av et overordnet hovedvegnett og et bedre kollektivtilbud i Tønsberg.

Vegdirektoratet har gitt signaler om atskillig trangere rammer i perioden 2002 - 2011. Vi må innstille oss på nivåer helt ned til 100 mill. kr. statlige bevilgninger pr år. Det setter utbygging av både E 18 Langåker -

Bommestad og ny hovedveg i Larvik i fare. Vi må vurdere omprioriteringer av prosjekter og enda større bruk av bompenger. Uansett vil tempoet i E 18 utbyggingen avta i forhold til det rekordhøye tempoet i dag, selv om vi klarer en kontinuerlig utbygging.

Drift og vedlikehold har fått betydelige kutt i bevilgningene, noe trafikantene merker. På sikt vil også vegkapitalen bli berørt hvis vi ikke får mer penger. De gevinster vi kan høste gjennom effektiviserings- og omstillingsprosjektet vil komme godt med her. Med en total omsetning i år på 840 millioner gir innsparere presenter i administrasjon fort noen millioner til primæroppgaver.

“Fint å streke opp, slik at det ikke blir E 18 der vi leker”

17. mars satt elevene ved Solerød skole sammen med voksne hjelpere og tegnet inn lekeområder, snarveger og skoleveger på kart. Registreringene skal brukes i forbindelse med konsekvensutredningen av E 18 Moskvil - Gulli.



Elevene ved Solerød skole tegnet inn "barnetråkk": lekeområder, snarveger og skoleveger på kart. Registreringene skal brukes av Vegvesenet i konsekvensutredningen av E 18 Moskvil - Gulli

- ☞ Skogene våre er så fine, det er ingen veger der, og vi kan bygge hytter også.
- ☞ Dumt at de lager veg ved Solumåsen - der er det så fint.
- ☞ Det er fint å streke opp, slik at ikke det blir E 18 der hvor vi leker!

Hva var viktigst for barna?

- Det viktigste var skogen. Uten tvil. Der kan de bygge hytter, klatre, gjemme seg og kose seg. De viktigste skogsområdene er de som ligger i nær tilknytning til boligene. Dette er et viktig signal til de som skal planlegge den videre

boligbyggingen i Våle, sier Eva. Ingen sa at de bare satt hjemme og spilte dataspill. Dette var nok fordi det ble satt fokus på utelek, men det var helt tydelig at barna brukte mye tid ute.

Flinke unger

Barna var veldig ivrige og synes stort sett det var moro å være med på registreringene. De aller fleste var flinke til å lese kartet - bare de fant fram til der de bodde. Og det var ikke helt lett, for kartet manglet mange nye hus i byggefeltene. - I etterkant ser jeg det som en fin ting at hele skolen har vært med på registreringen. Elevene fikk forhåpentligvis et lite innblikk i en planleggingsverden, avslutter en fornøyd Eva.

Hvem deltok

Fra Vegvesenet var disse med: Eva Preede, Elsebeth Bakke, Hege Eick og Morten Klokkersveen. Våle og Ramnes kommuner stilte med én fra administrasjonen samt barnerepresentanten, Fylkeskommunen stilte med Eva Almhjell, som har utarbeidet metoden. I tillegg var det én lokalkjent lærer med i hver gruppe.

Vi har fått vite hvor elevene ved Solerød skole leker sommer og vinter, hva som er skoleveg, veg til fritidsaktiviteter, farlige steder og strekninger. Dette er en dokumentasjon på hvilke områder som er viktige for barn og en del av det vi skal utrede i konsekvensutredningen for E 18 Moskvil - Gulli, forteller Eva Preede, som er landskapsarkitekt på prosjektet.

Registreringene resulterer i et kart, som også skal brukes av kommunen som et hjelpemiddel for å sikre at barns interesser blir tatt hensyn til når beslutninger om fremtidig bruk av arealer skal fattes.

Hva sa barna?

- ☞ Viktig ikke å grave opp jordene, for der er det mat.
- ☞ Viktig at de ikke ødelegger skogene vi leker i.
- ☞ Jeg har nesten ingen å leke med, bare en lillebror på to år. Må over E 18 for å komme til venner og da må mamma følge meg. Det er dumt.

Mer makt og større område til vegsjefen!

"Hvis jeg var vegsjef? Det er vel den siste jobben på jorda jeg ville hatt!"

Dette var reaksjonen til politimesteren i Nord-Jarlsberg politidistrikt, Per Kleverud, da han ble invitert til å fortelle hva han ville gjort hvis han var vegsjef. Men da han troppet opp på vegkontoret hadde visst helgas hytteopphold gitt ham en del ideer.



En utenforstående tror at vegsjefen har stor myndighet - men som politimester har jeg mer! Jeg har inntrykk av at vegsjefen kjøres i ganske stramme tøyer av Vegdirektoratet og at det sentrale og det lokale ledd lett kommer i konflikt. Vegsjefen skal være både "overkikkador" for staten og hjelpemann på fylkesnivå. Kleverud åpner friskt, og sier videre at han aldri ville vært vegsjef i et fylke. Han mener områdene burde vært større regioner.

- Jeg ville kanskje kjørt min egen organisasjon litt hardere enn Lepperød gjør. Men det er jo et spørsmål om lederstil. Jeg passer nok bedre "ute enn inne". Det passer ikke meg å stemple inn for å sitte å glane på en PC. Jeg er en operativ mann, forkynner Kleverud.

Endre trafikklovgivningen

- Som vegsjef ville jeg kanskje hatt større mulighet til å få gjennomført endringer på trafikkområdet. Jeg ønsker et tettere samarbeid mellom politi og sensorene i trafikktilsynet. For politiet er det enklere å kontrollere fart enn farlig atferd. Vi skulle hatt trafikktilsynsfolk på kontrollposten. De har den beste kompetansen til å bedømme atferd i trafikken. - så kunne politiet stå på stopp-posten, sier Kleverud.



Det er i dag altfor liten reaksjon på hensynsløs eller farlig atferd. Dette er Samferdselsdepartementets ansvar. Jeg ville ha arbeidet for en mye lavere terskel for

beslag av førerkort. Politiet burde kunne beslaglegge førerkort for en måned på stedet, mener Kleverud.

Kvitte seg med veger

- Man burde sett på hele systemet med inndelingen i riks-, fylkes- og kommunale veger. Det er jo bare tull å operere med tre-fire sett veger! Det viktigste er hovedvegnettet, resten kan kommunene ta hånd om, hevder Kleverud. Han mener at drift og utbygging av det "tunge" vegnettet bør ligge hos Vegvesenet, og at Lepperød gjør en god jobb med utbyggingen av E 18 til fire felt i nord-fylket, som er en vanskelig sak.

Nasjonal transportplan

- Jeg ville satset på utbygging av veg framfor alt. Jernbanen kan være OK for stor-Oslo. Man kan diskutere utbygging i Østfold og Vestfold, men først må man bygge tre spor fra Drammen til Oslo - ellers er det ingen vits. Utviklingen på Torp er interessant. Kuttene i Vestfolds busstilbud er helt sprøtt, men det blir jo slik når den ene handa ikke vet hva den andre gjør, kommenterer Kleverud.

Mener mye om det meste

Kleverud ville satset mer på flere og bedre informasjonstavler med løpende info til trafikantene, også om glatt føre og dårlig brøyting.

Politimesteren synes det er synd at "toget er gått" for tunnelforbindelse mellom Rygge og Borre/Våle.

- Det er en skandale at ikke vegplanene videre er ferdige og det er galskap å sende all trafikken inn i Drammensgryta, sier en irritert tidligere Drammenser. Til slutt forteller han at politiet bruker enorme ressurser på ATK fordi det må bevises hvem som kjørte bilen. Oppfordringen fra politimesteren er:

- Få det over til forenklet forelegg, og legg ansvaret for kjøretøyet på eieren!

Full gass i miljøarbeidet



Rune er etatens miljøkoordinatør og hører til i vegsjefens stab.

Den 22. mars trommet vegsjefen sammen til et arbeidsseminar. Miljø er et av vegsjefens satsingsområder for 1999, og ledergruppen har besluttet at det skal utarbeides en lokal miljøpolitikk.

FOTO: ANNE METTE STORVIK

For en organisasjon som tradisjonelt har hatt ansvar for å bygge og vedlikeholde veger, kan en satsing på det ytre miljø virke fremmed og kanskje noe skremmende. For å sikre en god forankring i organisasjonen, ble representanter fra de fire avdelingene og fagorganisasjonene invitert.

Et plettfritt arrangement

26 forventningsfulle mennesker dukket opp til det som skulle vise seg å være et plettfritt arrangement i regi av Tore Solberg og meg. Som en lett oppvarming ble deltakerne fordelt i grupper. Hver enkelt gikk gjennom sine daglige arbeidsoppgaver og vurderte om disse hadde en positiv eller negativ virkning på miljøet. De viktigste arbeidsoppgavene ble deretter plukket ut. Mange av gruppene kom fram til at nesten alle våre kjerne-

oppgaver virker inn på miljøet på en eller annen måte.

Meningsbryting og famling

Etter denne runden ble det en interessant diskusjon i plenum. Det er tydelig at det er forskjellig hva den enkelte legger i miljø. Det er viktig at det er klima for ulike og utradisjonelle meninger. Gjennom et mangfold av meninger og holdninger kan organisasjonen vår utvikle seg.

Som avslutning på dagen skulle gruppene bryne seg på forslag til miljøpolitikk. For mange var dette en tung oppgave, og det ble famlet noe. Hvordan i alle dager skulle man lage en politikk innen et tema deltakerne egentlig ikke visste så mye om? En konklusjon var at den generelle kunnskapen om miljø måtte bli bedre.

Det spirer, men ledelsen må vanne

Temaet miljø er foreløpig et honnørord uten handling i Statens vegvesen. Selv om mange er en smule skeptiske til at vi skal prioritere miljø, opplever jeg at vi har en god grobunn for en miljøsatsing. Blant annet har vi de menneskelige ressursene som skal til.

Det skjer mye positivt i organisasjonen, og det spirer en rekke ste-



Fornøyde ledere foran det som skal være grunnlaget for en miljøpolitikk.



En av gruppene legger siste hånd på sitt arbeid. F.v. Reidar Jørgensen, Eva Preede, Per Vaadal, Hege Eick, Ole F. Brunæs og Erik Andersen.

der. I det siste nummeret av Vestfolder'n leste vi om grønt kontor og avfallshåndtering. I disse dager blir Ratab Malik, som den første i Vestfold, ferdig med spesialutdanning innen miljø. Samtidig begynner Elsebeth Bakke og Kristi Kvernevik denne utdanningen.

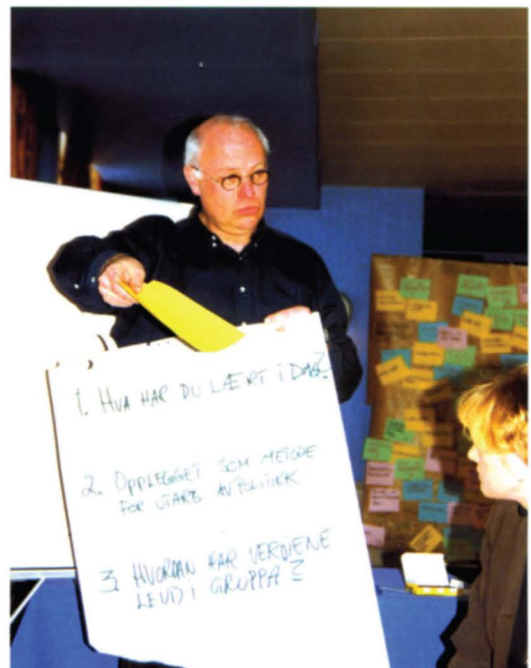
Men noe mer må til. Ledelsen må hjelpe de små spirene til å overleve i en hverdag full av asfalt.

Slutt med valgflesket

Jeg mener ikke at vi skal kutte ut alt det vi gjør som gir en negativ virkning på miljøet. Min oppfordring er at vi skal være bevisste på

konsekvensene av våre handlinger. Det blir feil når vi henger på ordet miljø de gangene vi har tatt et valg eller foretar en prioritering som faktisk ikke har noe med miljø å gjøre i det hele tatt.

Vi må slutte å bruke miljø som et honnørord uten innhold, og vi skal være ærlige på hvilke konsekvenser våre handlinger får. Vi er ikke politikere som skal porsjonere ut valgflesk eller fagre løfter vi ikke kan holde, men en fagetat som skal gi faglige råd og anbefalinger.



Prosessmaker Tore Solberg gir i kjent stil innspill til hvordan arbeidsdagen skal evalueres.

År 2000-problemene kartlagt

År 2000-prosjektet er nå ferdig med å kartlegge og registrere alt av datautstyr, programmer og systemer. Prosjektet har gjennomgått registreringene med avdelingene, som selv må prioritere hva som er viktigst å gjøre noe med.

- Vi får ikke rettet alt, men vi har kontroll over situasjonen og er trygge på at Statens vegvesen Vestfold skal gå inn i et nytt årtusen uten de store problemene, sier Jørn Hæhre, som er prosjektkoordinator.

TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK

Datautstyr, programmer og systemer

Vi har 415 enheter av datautstyr (PC'er, servere, skrivere, scannere, routere, huber, modem etc) i nettverket, som alle skal kunne takle overgangen. I tillegg har vi 94 enheter utenfor nettet, hvor 23 har usikker status og 42 ikke takler overgangen.

Vi bruker totalt 121 programmer/systemer. Vegdirektoratet har ansvaret for 59, og alle disse skal bli klarert for år 2000. Lokalt har vi ansvaret for 63 programmer/systemer. Av disse har 39 usikker status og 14 vet vi ikke takler overgangen. Avdelingene må selv prioritere hva som skal gjøres med disse.

- Vi må nok alle forberede oss på at det kommer en del nye systemer og versjoner fra Vegdirektoratet, og at vi selv må oppgradere og kjøpe en del nye systemer, sier Jørn.

Testing av systemer ute i trafikken

Det finnes en hel del systemer langs vegen som må sjekkes. Tekniske overvåkings- og styresystemer finnes i tunneler, lyskryss, variable skilt, klimastasjoner, saltblandestyr etc.

- Vi venter på svar fra Vegdirektoratet på det meste. Vi har skiftet ut noe, og vi planlegger å modifisere det som er nødvendig eller kritisk.



- Omleggingen til NT 4.0 førte til at mange PC'er måtte byttes ut. Det var like greit, fordi de gamle maskinene neppe hadde klart overgangen til år 2000, forteller prosjektkoordinator Jørn Hæhre

Kritiske systemer skal testes etter at de er klarert for årtusenskiftet for å få dokumentert at systemet virkelig takler overgangen. Vi skal teste én klimastasjon, de variable skiltene, videoovervåkingen og tunnelene i Holmestrand og Horten, forteller Jørn.

Beredskapsplaner

Vi har gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyser for de viktigste styresystemene vi har langs ve-

gene. For de mest kritiske systemene er vi pålagt å utarbeide beredskapsplaner. Hvis det er behov, må vi gjennomføre beredskapsøvelser. Det skal opprettes en beredskapsorganisasjon, og vi må regne med å ha en større beredskap enn normalt i perioden 1.11.1999 - 1.4.2000 fordi flere systemer kan feile samtidig.

For å kunne betjene kundene våre som normalt og ha en trygg framkommelighet på vegnettet, er vi avhengige av at vi får strøm, telekommunikasjon og vann. Her kan det bli uregelmessigheter rundt årtusenskiftet. I tillegg er vi selvfølgelig avhengige av at interne systemer fungerer som de skal.

- Alt skjer ikke kl. 2400 nyttårsafeten. Det vil kunne skje ting flere uker både før og etter årsskiftet, opplyser Jørn.

Prosjektet ble startet i januar i år og består av:

Jørn Hæhre (prosjektkoordinator)
Per Vaadal (prosjektansvarlig)
Arnfinn Bentzen (adm.avdelingen)
Jørn Falch (produksjonsavd.)
Rune Sundmark (trafikkavd.)
Finn E. Berg (utbyggingsavd.)
Brit Arnesen (sekretær)

Stor aktivitet på Kopstad



Ombyggingen av et av fylkets mest ulykkesbelastede kryss var først tenkt som et eget anlegg, men etter vedtaket om å bygge firefelt E 18 på strekningen fra Helland til Moskvil, ble planen kraftig korrigert og anlegget ble en del av E 18-prosjektet.

Den 2,6 km lange strekningen med firefelt motorveg inkluderer kryssområdet med bru og av- og påkjøringer. Under anleggsperioden er krysset omgjort til rundkjøring. Ifølge Tore Jan har trafikkavviklingen til nå fungert meget bra. Bilstene fra Nykirke og Horten er spesielt godt fornøyd med løsningen. Eieren av bensinstasjonen er også godt fornøyd.

En del av E 18-prosjektet

Kopstadkrysset er blitt en del av og organisert under storprosjektet E 18 i nordre Vestfold. Tore Jan Hansen er anleggsleder og ansvarlig for arbeidene med vegen og Eivind Holtan for arbeidene med brua. Holtan har med seg folk fra Telemark på jobben med brua. Krysset var i utgangspunktet planlagt som et eget veganlegg, men da vedtaket om firefelt kom, ble det bestemt å knytte det inn under E 18-prosjektet. Ifølge Tore Jan skjedde dette

fort og anleggdriften er preget av at planen ble «truet gjennom», med de frister som ble gitt. Jobben må tilpasses ettersom grunn erverves og planlegging skjer.

Full fart fra start

14. oktober i fjor startet arbeidene i krysset og allerede 1. desember ble trafikken flyttet over på interimsvegen. Med fullt trøkk, overtid og med alle de ressurser det var mulig å få, greide produksjon å få dette klart til avtalt tid.

Kroner i hver jobb som gjøres

- Min rolle er mest mulig å tenke som en entreprenør som skal tjene penger, sier Tore Jan til Vestfolder'n. Han må passe på at prisene i avtalen med byggherren blir holdt. Endringer underveis må aksepteres av byggherre før de kan utføres. I praksis vil noen kanskje si at vi stresser kostnadene for mye, men det må til for å kunne



Det trengs stor plass når en fire-felts motorveg bygges. Her fra sydsiden av Kopstad-krysset

dokumentere vår konkurranse-dyktighet. - Alle ledd i anlegget må stresses på dette, mener Tore Jan. De ansatte må vite hva slags mål de må nå hver dag for å oppfylle krav til effektivitet.

Stor masseflyttingsjobb

- Ca. 210.000 kbm jord og leire blir kjørt i voller og det gamle pukkverket nord for Kopstad fylles opp like høyt som omliggende terreng, forteller Tore Jan. I tillegg holder vi på med forbelastning på strekningen mellom Helland og Kopstad.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

RETTELSE OM HULVEGPROSJEKTET

Vestfolder'n er bedt om å rette opp noen faktiske feil i vår artikkel på side 23, nr.1-99. Det var om de økonomiske vilkårene for hulvegprosjektet i Vestfold fylke, som det ble gitt feil opplysninger. Det riktige er: Den årlige rammen for det to-årige prosjektet er kr. 400.000 inkl. lønn. Fylkeskommunen og Statens vegvesen eier prosjektet sammen og bidrar hver med kr. 200.000 pr. år. Fylkeskommunen stiller kontor til rådighet for prosjektlederen. Data- og annet teknisk utstyr holdes av Statens vegvesen Vestfold.

Lavere fart skal gi færre drepte på

I gjennomsnitt dør sju mennesker hvert år på E 18 i Vestfold. Omtrent halvparten av dødsulykkene i trafikken i vårt fylke skjer på denne ti mil lange vegstrekningen. Nå går politi og vegvesen til kamp mot trafikkdøden på E 18. Målet er å redusere antallet drepte til null så snart som mulig og senest innen 2010. Første tiltak er en reduksjon av fartsgrensene, stort sett med 10 km/t, fra 18. juni i år.



FOTO: JORUN SÆTRE

Fartsgrensene blir etter dette 80 km/t på motorvegstrekningene og 70 km/t på øvrige deler av E 18 i Vestfold. På de ulykkesutsatte strekningene ved Langåker og Vassbotten vil fartsgrensen nå bli 60 km/t.

Hensikten med fartsgrensereduksjonen er først og fremst å redusere konsekvensene av de ulykkene som skjer.

Med lavere fart blir sjansene for å overleve en ulykke vesentlig større.

Mer kontroll

En forutsetning for vedtaket om å redusere fartsgrensene har vært at politiet øker kontrollvirksomheten på E 18. I tillegg vil ATK-strekningen Kopstad - Hemsenga bli bygd ut ytterligere, og det vil også bli satt i drift ATK på strekningene Langåker - Bommestad (til høsten) og Tassebekk - Langåker (neste år). Utover dette inneholder tiltakspakken bl.a. fysiske utbedringer av konfliktpunkter, rekkverk, belysning og vurdering av midtdeler på enkelte strekninger.

Tiltakspakken er utarbeidet i samarbeid og forståelse med politimesterene i Vestfold og Utrykningspolitiet. Fartsgrensereduksjonen er godkjent av Vegdirektoratet som en prøveordning.

Sovning, illebefinnende og rus

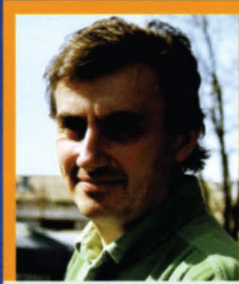
De fleste dødsulykkene på E 18 er møteulykker med et hendelsesforløp vi etter hvert kjenner altfor godt: et kjøretøy kommer over i feil kjørebane og støter sammen med motgående trafikk. SINTEF i Trondheim har nettopp gjort ferdig en rapport som analyserer årsaken til denne typen ulykker. Den viser at mer enn 60 % av dem har sammenheng med sovning, illebefinnende eller rus. Bare 6 % har sammenheng med høy fart og risikopregert atferd.

Det ser altså ut til at den viktigste årsaksfaktoren bak de mange tragiske møteulykkene på E 18 er forhold knyttet til enkelte føreres fysiske forutsetninger for å være i trafikken. Trøtte, syke og rusete personer vil alltid være et problem, men problemet blir særlig stort på E 18, hvor hastigheten og trafikken er stor og hvor en stor del av trafikantene kjører langt.

Redusere kollisjonskreftene

Den beste løsningen på dette problemet ville selvsagt være å fjerne risikoførerne fra trafikken, men

DREPTE VARIG SKADDE



Erik Thomassen
leder av trafikk-
sikkerhetsseksjonen.

dette er så vanskelig at en slik framgangsmåte ikke vil være tilstrekkelig. I tillegg må vi arbeide for å redusere kollisjonskreftene når ulykken først er ute. Dersom vi lykkes med å få fartsnivået ned med 10 km/t, vil de potensielle kollisjonskreftene som til enhver tid finnes på E 18 reduseres med ca. 20 % totalt. Fortsatt vil tilfældighetene spille en stor rolle for utfallet av ulykken, men vi regner med at med et lavere fartsnivå vil man ha ganske gode sjanser til å overleve en frontkollisjon med et lett kjøretøy dersom man bruker bilbelte. Utfallet av ulykken vil selvsagt også avhenge mye av hva slags kjøretøy man selv befinner seg i.

Det er ikke farten som dreper, men bråstoppen, sies det. Når kjøretøyet bråstopper, fortsetter menneskene framover og knuses i sammenstøtet med inventaret. Kraften dette skjer med, er i stor grad avhengig av kjøretøyets hastighet i kollisjonsøyeblikket. Formelen $e=m \times v^2$ (der e står for energi, m står for masse eller vekt og v står for fart) forteller oss hvorfor. Dobles hastigheten, firedobles energien. 100 km/t gir mer enn dobbelt så stor kollisjonskraft som 70 km/t. Skadeomfanget ved en ulykke er derfor svært avhengig av fartsnivået.

Ikke dårligere avvikling

Redusert hastighet på E 18 vil ikke skape avviklingsproblemer. Den hastigheten som gir størst avviklingskapasitet er ca. 60 km/t. Dette har sammenheng med at kjøretøy trenger mindre plass ved lavere fart.

De tyngste kjøretøyene har allerede i dag en maksimal fartsgrense på 80 km/t, også der andre kan kjøre i 90. Selv om ikke alle førere av vogntog og lastebiler tar like mye hensyn til denne begrensningen, kan det være et problem at en stor del av E 18 i dag har ulike fartsgrenser for ulike kjøretøyer og relativt små muligheter til å foreta trygge forbikjøringer.

Før fartsgrensene blir endret, vil det bli gjennomført omfattende fartsmålinger på E 18. Disse vil bli fulgt opp med ettermålinger utover høsten. Det vil også bli gjennomført trafikktegninger på andre veger, slik at vi kan få et bilde av om lavere fartsgrense og flere kontroller fører til at flere velger alternative ruter.

Trafikksikkerhets- prisen 1998 tildelt biskop Sigurd Osberg



Fylkesordfører Bente Lervold Cramer overrakte Trafikksikkerhetsprisen 1998 til biskop Sigurd Osberg.

I fylkestingets møte onsdag 28. april ble Trafikksikkerhetsprisen 1998 tildelt Tunsberg bispedømmekontor. Biskop Sigurd Osberg tok imot prisen og ga uttrykk for glede over å ha mottatt den. Han mente kirken hadde en misjon i trafikksikkerhetsarbeidet, og at kirken fortsatt ønsker å være en samarbeidspartner innenfor dette viktige felt. Kirken er veien minte han tinget om.

Trafikksikkerhetsprisen blir årlig gitt av Vestfold Fylkeskommune til personer eller organisasjoner som siste år har gjort en innsats for trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold fylke. Prisen er ment som en honorær for innsatsen og til inspirasjon for andre samarbeidspartnere eller bidragsytere. Prisen består av et kunstverk laget av en lokal kunstner og 5.000 kr.



Ny transportløsning for Tønsberg på vei

«Tønsberg-prosjektet» er kommet gjennom det første lokale nåløyet etter kommunestyrebehandlingen i Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme i april/mai.

Behandlingen i Fylkestinget 15. juni vil forhåpentligvis gå like greit. Det betyr at innholdet i og finansieringen av «Tønsberg-prosjektet» er avklart. Men fortsatt gjenstår det trangeste nåløyet: «Tønsberg-prosjektet» skal sloss mot ca 60 andre bompengeprojekter ved behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002-2011. Det blir ingen lett jobb for Samferdselsdepartementet og Stortinget å avgjøre hvilke som skal slippe gjennom nåløyet og realiseres.

TEKST: ANN KARIN MIDTGÅRD - FOTO: JORUN SÆTRE

Utbyggingssjef Tore Foss tror imidlertid at «Tønsberg-prosjektet» har gode odds. - For det første har løsningen solid politisk forankring lokalt. For det andre står den på egne økonomiske bein med 70-80 % bompengefinansiering. Dessuten er det et svært lokalt prosjekt, som ikke konkurrerer med bompengeprojektene på E 18.

Store behov - lite penger

- Bakgrunnen for prosjektet er veksten i befolkning, arbeidsplasser og trafikk som vi har hatt i mange år. Siden 1990 har trafikkveksten i Tønsberg vært på 25 %, og Vestfold vil nok ikke slutte å være «det gode bosted». Denne veksten skaper

både framkommelighets- og miljøproblemer. Tenker vi 20-25 år fram i tid, så trenger vi et nytt transportsystem for å løse problemene. Det må inneholde både en ny hovedvegsløsning, et bedre kollektivtilbud og flere gang- og sykkelveger, sier Tore Foss.

- Vi kan dessverre ikke regne med statlige bevilgninger til å løse dette i overskuelig framtid. Derfor må utbyggingen hovedsakelig finansieres med bompenger. Med en takst på 10 kr. er hele «prosjektet» på ca. 1 mrd. kr. finansiert på 10 år. Det vil kreve en bomring rundt Tønsberg sentrum.

Lang vei fram

Neste skritt nå er å opprette et utbyggingsselskap. Dette vil skje

over sommeren. Fylkeskommunen og de tre kommunene skal i den forbindelse bidra med til sammen 10 mill. kr., som skal finansiere videre planlegging fram til et stortingsvedtak.

«Tønsberg-prosjektet» vil første gang presenteres for Stortinget gjennom Nasjonal transportplan våren 2000, forutsatt at Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet går for prosjektet. For å gjøre endelig vedtak, må det fremmes en egen stortingsproposisjon, som kan behandles i 2001 i Stortinget. Vegkontorets jobb framover er å forberede denne proposisjonen, som blant annet skal omhandle de konkrete løsningene for bompenginnkreving. En annen del av jobben er å lage reguleringsplan for

ny ringveg, Mammutkryss og kanalkryssing. I beste fall kan bompengeneinnkrevningen starte samtidig med byggearbeidene ved årsskiftet 2001/2002, slik at låneopptaket kan begrenses til et minimum.

I løpet av sommeren/høsten vil det bli opprettet en prosjektorganisasjon i utbyggingsavdelingen, som skal stå for den videre planleggingen. Det vil bli opprettet en samarbeidsgruppe med politiske og administrative representanter fra fylket og kommunene, som skal bistå i den videre planlegging.

Dette er «Tønsberg-prosjektet»

Hensikt:

Hovedhensikten med "Tønsberg-prosjektet" er en mer effektiv, mer miljøvennlig og mer trafiksikker trafikkavvikling i Tønsberg-området. For å oppnå dette vil tiltakene bestå både av hovedvegutbygging, for å avlaste sentrum og sentrumsnære områder for gjennomgangs-trafikk, samt gang- og sykkelvegutbygging, kollektivtiltak og miljø- og trafiksikkerhetstiltak.

Innhold:

Hovedvegutbygging fase I:

- Ny ringvei Kjelle-Kilen
- Nytt Mammutkryss
- Ny kanalkryssing

Hovedvegutbygging fase II:

- Sentralåre nord-syd under Tønsberg (må konsekvensutredes)
- Endelig vegløsninger på Teie og Presterød

Øvrige tiltak som inngår i prosjektet:

- Kollektiv-, miljø- og trafiksikkerhetstiltak
- Tiltak for å regulere biltrafikken og parkering i sentrum
- Gang- og sykkelveg langs Rv 308 på Tjøme (Vrengen-Verdens Ende)

Vi må la vegene forfalle

Gjengrodde vegkanter, skjeve skilt og skitne støyskjermer. Det er noen av konsekvensene trafikantene vil merke av innsparingen som må gjøres på vedlikeholdet av riksvegene i sommer. Mest alvorlig er det at vi må akseptere enda dypere spor i asfalten enn i dag før vi kan reasfaltere. Det går ikke bare på estetikken, men på trafiksikkerheten løs.

Nytt budsjettkutt

Grunnen til at vi må la riksvegene forfalle, er først og fremst en stor reduksjon for annet år på rad i midlene vi har til rådighet. I 1997 hadde vi 90 mill. kr til drift og vedlikehold av riksvegene i fylket. I 1998 hadde vi 80 mill. kr. I år har vi 70 mill. kr. Det ligger ikke an til at vi får mer neste år heller. Optimalt nivå for å bevare vegkapitalen er 115 mill. kr i året.

Overforbruk i vinter - innsparing i sommer

I tillegg til reduserte rammer, må vi i sommer spare inn 3,5 mill. kr som vi brukte for mye i vinter. Temperaturen lå mye rundt null grader, og det medførte store utgifter til salting og strøing. I første kvartal i år brøytet og saltet vi nesten dobbelt så mange dager som i første kvartal i fjor. Overforbruket totalt på riks- og fylkesvegene i vinter var 5,5 mill. kr. Det er tilført 2 mill. kr ved omdisponeringer, men resten må spares inn gjennom sommervedlikeholdet.

Enda dypere spor

Vi har interne retningslinjer for hvor stor spordybden kan være før vi reasfalterer. Med dagens dekkeleggingstakt vil vi neste år ha 2-3 km på E 18 og mer enn 20 km på øvrige riksveger under dette nivået. Med det forventede budsjettkuttet også neste år, vil antall km under akseptabelt nivå være 17 km på E 18 og mer enn 40 km på øvrige riksveger i 2001. I tillegg til å være ubehagelig å

kjøre på, er dype hjulspor i asfalten en sikkerhetsrisiko. Det gir mindre kontroll over bilen og kan føre til vannplaning i regnvær. Dårlige asfaltdekker øker dessuten belastningen på vegen under, slik at selve vegfundamentet ødelegges.

Kommer forfallet så langt, hjelper det ikke å legge på ny asfalt. Da må man bygge en helt ny veg.

Følgende arbeider vil ikke bli gjort eller kraftig redusert i sommer:

- Reasfaltering og reparasjon av vegdekkene
- Reparasjon av skadde skilt, rekkverk og kantstolper
- Beising av støyskjermer
- Rensing av grøfter og tømning av kummer
- Kantklipping
- Vedlikehold av opparbeidede grøntarealer
- Feiing av vegene
- Vask av bruer og tunnelene i Holmestrand og Horten
- Reparasjon av plog- og brøyte materiell.



Det går mot færre seksjoner



10. mai ble det holdt informasjonsmøte på trafikkavdelingen ved vegkontoret. Trafikksjef Tore Kaurin la fram et forslag til omorganisering, hvor antallet seksjoner på vegkontoret reduseres til to. Forslaget er nå til høring i den enkelte seksjon og de andre avdelingene.

TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK

Deretter blir det lokale forhandlinger som skal være ferdige 1. juli. Et forslag om endring av antall seksjoner inne på vegkontoret og sammenslåing av faggruppe veg må formelt godkjennes og forhandles sentralt. Ny organisasjon bør kunne gjelde fra september/oktober, avhengig av hvor komplisert prosessen blir.

- Trafikkavdelingen har flere prosjekter på gang mht. omorganisering, sier Tore K. Han forteller at det også skal vurderes om det skal være én eller to faggrupper veg, og om vi skal flytte kontrollen av de tyngste kjøretøyene fra Larvik til Tønsberg trafikkstasjon.

Hvorfor omorganisere?

Det er en forutsetning at omorganiseringen bidrar til å løse kartlagte problemer. Tore K. peker spesielt på behovet for å bli mindre sårbare, få samsvar mellom ansvar og myndighet, redusere antall gråsoner mellom enhetene, få bedre informasjonsflyt og gjøre det lettere for kundene å orientere seg. Løsningen skal selvfølgelig være mer gunstig økonomisk enn dagens.

Alle modeller er vurdert i forhold til følgende punkter:

- Sårbar fagmiljøer
- Kundevennlighet eksternt/internt
- Samsvar mellom ansvar og myndighet
- Informasjonsflyt
- Ensartede miljøer
- Balanse mellom seksjonene
- Internt/eksternt samarbeidsbehov

Effektivitet
Økonomi
Trivsel og muligheter for utvikling

Anbefalt løsning med bare to seksjoner

- Forslaget tar for seg antall seksjoner på vegkontoret og samarbeidsformer mellom seksjonene inne og mot seksjoner ute og andre avdelinger, forteller Tore K.

SEKSJON I

Overordnet planlegging
Kollektivkoordinering
Avkjørsler/Byggegrenser
Reguleringsplaner
NTP
Fart/ATK
Ulykkesanalyser
Straks
Trafikantarbeid
FTU (Kommunalt TS-arbeid)
Mindre TS-tiltak
6-års-prosjektet
Tilskudd til TS-arbeid
Belysning
Gang- og sykkelveger
Strekningvis tiltak

SEKSJON II

Dekkevedlikehold
Policy drift/vedlikehold
Signalanlegg
VDB
Geodata
Oppmerking
Skilt
Forsterkning
Bruvedlikehold
Forarbeider
Avtaler/utvikling
Trafikkavvikling/styring

Følgende oppgaver er vurdert flyttet fra vegkontoret til faggruppe veg:

- 1) Trafikktellinger
- 2) Planlegge forarbeider for faste dekker
- 3) Reguleringsplaner, oppfølging av godkjente
- 4) Avkjørsler/disp. fra byggegrenser
- 5) Utførende kontroll, oppfølging av faste dekker
- 6) Militær beredskap
- 7) Bomstasjon, planlegging og drift
- 8) Trafikkstyring/avvikling
- 9) Beslutningsstøtte for produksjon til vintervedlikehold
- 10) Signalanlegg, teknisk drift
- 11) Forsterkningsarbeider

De tre første oppgavene på listen foreslås flyttet ut til faggruppe veg. De fire neste (nr. 4, 5, 6 og 7) anbefales ikke flyttet ut. De fire siste oppgavene på listen foreslås vurdert av en arbeidsgruppe med representanter fra de ansatte, som fremmer forslag for trafikksjef.

- Jeg ønsker også arbeidsgrupper som skal vurdere oppgavefordelingen mellom trafikkdistriktene og vegkontoret, og hvilke arbeidsoppgaver som kan løses som prosjekter, sier Tore K.

Geodata til trafikkavdelingen

Geodata som prosjekt ble avsluttet ved årsskiftet, og de ansatte - dvs Stein Rinholm og Tone Lassen (som nå er sluttet) - ble organisert inn i linja i eiendomsseksjonen.

En sentral arbeidsgruppe har sett på hvordan Geodata og Vegdatabanken kan slås sammen. Utvalget anbefalte plassering på trafikkavdelingen som egen seksjon eller faggruppe.

Hovedavtalemøtet i Vegdirektoratet sluttet seg til samordningen. De sa imidlertid at det måtte være opp til det enkelte vegkontor å bestemme selve organiseringen i trafikkavdelingene.

Dersom Tore Kaurins forslag til omorganisering går igjennom, blir ikke Geodata og Vegdatabanken egen enhet, men underlagt en av de to seksjonene på trafikkavdelingen.



Mr. Geodata, Stein Rinholm, foretrekker en egen enhet for fagområdet

- Jeg er opptatt av at vi skal kunne gi best mulig tilbud til interne og eksterne kunder. Jeg tror den beste løsningen for oss er å være egen enhet. Jeg er heller ikke fornøyd med den prosessen som har vært, og at vi ikke har vært tatt med i den, sier Stein Rinholm til Vestfolder'n.

Omorganisering av "Lab'en"

I all stillhet er analysedelen på laboratorieseksjonen blitt rasjonalisert og effektivisert. Arbeidet med analyser utgjør ca. 20 % av arbeidsmengden. Fra 1. mai er vi et feltlaboratorium organisert under Region Sør, som består av Vestfold, Telemark, Aust Agder og Vest Agder. Telemark har fått status som Regionlaboratorium.

I praksis betyr dette at vi nå pakker ned asfalt, stein, betong og andre materialprøver og sender disse til Telemark for analyse. Telemark "kjøper" i 1999 2/3 årsverk i Vestfolds laboratorium, som skal utføre enkle prøver av stein og asfalt. Når Vestfold gjør analyser for f.eks. E 18 Nord, sender Telemark regning til E 18-gruppen, forteller Erik Andersen, som er seksjonsleder på lab'en.

Store innsparinger

I Region Sør forventes regionalisering en reduksjon i driftsutgiftene på 15 % innen 1. januar 2002. Telemark har ansvar for gjennomføring av analyseoppgaver/oppdrag, metoder, utstyr, resultater og nødvendig bemanning innen regionen. Vegsjefen i Vestfold har personal og HMS-ansvaret for sine laboranter.

Lab-oppgaver som beholdes

Vegkontorene skal beholde en viss basisvirksomhet med kompetanse innen geoteknisk saksbehandling, rådgivning ved bruk av vegbyggingsmaterialer og dimensjonering av vegoverbygning. De skal fremdeles kontrollere materiale og utførelse i forbindelse med vegbygging, måle vegers bæreevne og gi forslag til forsterkning. Laboratoriene skal også kunne gi rådgivning i forbindelse med bruer og vegdekker og skal ajourholde Vegdatabanken.

Felles vegteknisk seksjon?

Intensjonen er at alle laboratorie-



- Omstilling er positivt hvis folk bare blir motivert og forstår hvorfor. Utrygge mennesker beskytter seg selv og klarer ikke å tenke nytt. Her har omstillingen skjedd alt for raskt, og vi har fått informasjonen for sent, mener Elisabeth Bratås, avd. ing. på lab'en.

- Både informasjon og føringer er kommet direkte fra sentralt hold og er ikke blitt forankret hos lokal toppladelse. Dermed er prosessen blitt utydelig og har medført at usikkerhet og rykter har spredd seg på en uheldig måte, sier Erik Andersen, som er seksjonsleder på laboratorieseksjonen.

faglige oppgaver skal ivaretas av utbyggingsavdelingen ved det enkelte vegkontor. Det gis også mulighet til å knytte andre funksjoner, som bru og miljø, sammen i en felles teknisk seksjon: Vegteknisk seksjon.

- Ledermøtet skal vurdere å nedsette en arbeidsgruppe. Den skal se på hvilke arbeidsoppgaver som faller inn under de laboratoriefaglige basisoppgavene og hvor de skal plasseres. Blir det en slik arbeidsgruppe, skal den legge fram en innstilling til utbyggings sjefen før 1. september i år, sier Erik Andersen.

Men vegene kan ikke rasjonaliseres bort

Produksjon går foran og viser veg. En konkurranseutsatt produksjonsavdeling har vekt hele etaten og fortalt oss at alle er konkurranseutsatt. Det som startet med et omstillingsprosjekt for produksjon har utviklet seg til å gjelde alle avdelinger. Nå er det et prosjekt for hele etaten, som permittert vegsjef i Sør-Trøndelag Ingvar Tøndel er leder for.

Vegvesenet i Vestfold hadde onsdag 12. mai besøk av prosjektleder Ingvar

Tøndel, Ann Løseth og Anders Hoel fra det sentrale omstillingsprosjektet. Tøndel informerte om prosjektet i et stormøte på vegkontoret og i et møte på Ås med folk fra trafikk- og vegstasjonene.

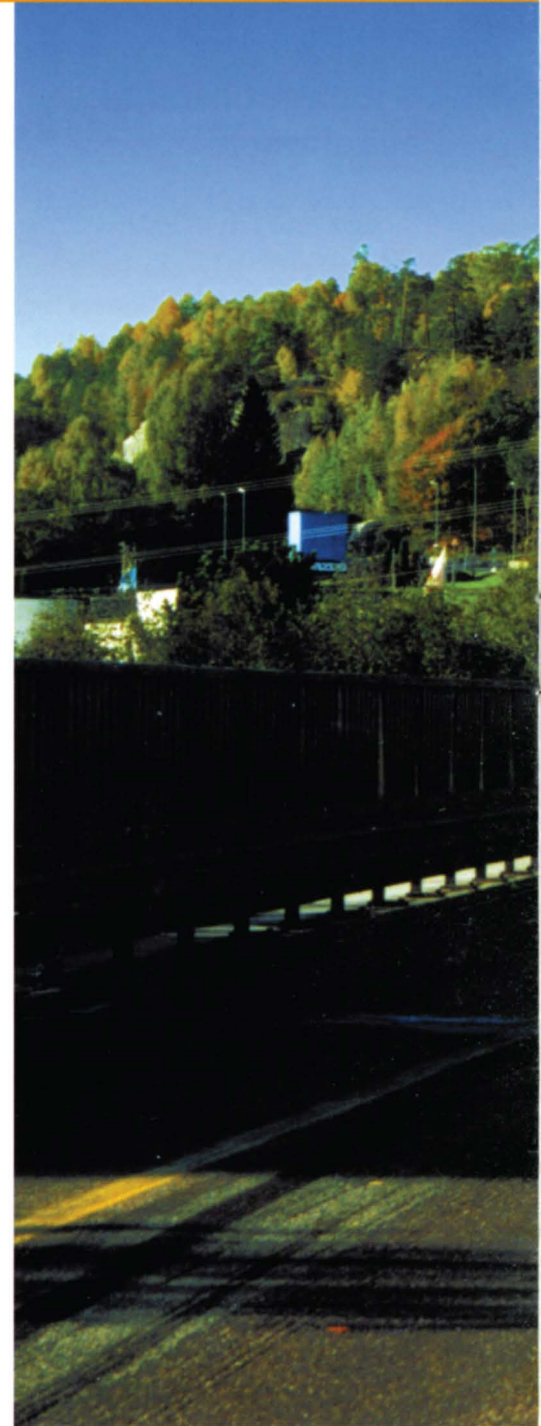
Forsiktig med ordet *omstilling*

- Jeg vil heller bruke ordet *effektivisering* enn *omstilling*, sa Ingvar Tøndel. Han mener at hele organi-

sasjonen må bli mer «endringsvillig» og greie å tenke nytt. Han mener at produksjonsavdelingen har en naturlig plass i Statens vegvesen. Det bør være ett vegkontor med egen produksjon i alle fylker. Det er nok av utfordringer i dagens samfunn og vi må se disse i forhold til dagens organisasjon. Det er dette prosjektet skal se på, og Tøndel mener han må greie å selge det slik at resultatet blir ; «Ja, det går vi inn for!»

Besparelser må til

Det som gikk igjen på begge møtene var ønsket om mer konkretisering. Ord som spesialisering,



Stor interesse og mange spørsmål da Tøndels prosjektgruppe besøkte vegkontoret

regionalisering, effektivisering osv. har vi hørt siden omorganiseringen i 1995. Hva slags konkrete tiltak må til for å dokumentere større effektivitet? Administrasjonsutgiftene skal reduseres i alle avdelingene, men vil det gjøre oss til en mer effektiv etat? Kan oppgaver sløyfes, kan de omorganiseres, kan vi spare reiseutgifter og overtid, kan vi spare telefonutgifter og andre kontorutgifter? Alle oppgaver skal kartlegges nøye med tanke på mulige endringer. Diskusjonene må foregå på avdelingene, mellom



avdelingene og i prosjektgruppa. Alle vil få i oppgave å registrere sine egne arbeidsoppgaver. Noen er allerede godt i gang. Utover høsten 99 vil flere bli engasjert, og det er da jobben for alvor begynner.

Hele etaten konkurransedyktig

Mange spørsmål stilles når etaten igjen er i gang med ytterligere en omstillingsprosess. Problemstillingen er i utgangspunktet at vegsektoren generelt vil få mindre penger og må redusere kostnadene, spesielt de administrative. Alle av-

delingene i Statens vegvesen vil bli gjennomgått for å hente ut mulige effektiviseringsgevinster. Alt arbeid som konsulenter, forskningsinstitusjoner og entreprenører kan gjøre, er i realiteten konkurranseutsatt. Vi må være konkurransedyktige for å utføre jobbene selv.

Hva skjedde sist vi omorganiserte?

Da vi i 1995 gjennomgikk en omorganisering, hadde vi vel en følelse av at noe mer ville komme. Effektivitet var et nøkkelord den gangen

og det er det denne gangen også. Ifølge Vegdirektøren følte ikke etaten presset nok den gang.

Utfordringene i Det nye Vegvesenet var:

- bedre politisk styring
- bedre effektivitet

Det ga oss

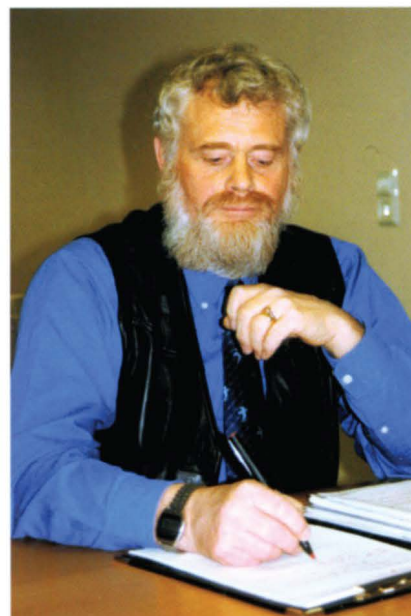
- nytt styringssystem
- omorganisering
- nytt budsjettssystem

Det viktigste som skjedde i den nye organisasjonen var skillet mellom myndighet og produksjon.

Ballongene må ned

Selv om ikke de helt store overraskelser kom fram på møtet på Ås, fikk de 10 deltakerne fra trafikk og produksjon informasjon om prosjektet. De hadde forberedt seg godt til møtet og stilte spørsmål både generelt om prosjektet og ting de lurte på angående deres egen avdeling og arbeidsplass.

- Etaten står ulikt i prosessen akkurat nå, sa Ingvar Tøndel. Mange ballonger er sluppet, og det er om å gjøre å få fatt i alle. Produksjon har kommet lengst, så kommer trafikk, utbygging og administrasjon



Ingvar Tøndel lyttet og noterte på de mange innspillene som kom fra «grasrota» i Vestfold.



Fra venstre Rolf Sikveland, Hans Thorvald Kittelsen, Jan Eriksen, Øyvind Myhre

Det er vanskelig for meg å svare konkret på spørsmål om situasjonen i Vestfold, sa Tøndel da Trond Engebretsen stilte spørsmål om lønnsomheten i vedlikeholdet og hvorfor kontordamen og driftslederen på Verningen skal flyttes til Ås. Trond nevnte også HMS, at det er bare HS som er igjen, miljø er blitt borte. Blir ikke miljø prioritert lenger? Er dette tatt godt nok vare på i prosjektet? Han nevnte også at det er stor frustrasjon på Verningen. De får signaler om at vedlikeholdet skal prioriteres framfor nyanlegg, men det virker som det motsatte er tilfelle.

Det ble fra flere nevnt at mye er blitt «treger» etter omorganisering

gen i 1995. Hvordan omstillingsprosesser påvirker det indre liv i Vegvesenet bør tas i betraktning i dette prosjektet mer enn det forrige.

Måling av konkurransevnen

Alle på møtet var opptatt av konkurransevnen og hvordan den kan måles. På noen områder er vi konkurransedyktige, på andre områder ikke. Det må gjøres en jobb angående dokumentasjonen. Hvis vi kommer i en konkurranse-situasjon må vi skjerpe oss, var det en som mente. Han kjøpte ikke helt at vi ikke kan dokumentere dette i dag.

Forholdet produksjon - myndighet

- Jeg føler det stadige maset om ef-

ektivitet som en trussel, var det en fra produksjon som sa. Er dette ment som en nedbemanning av produksjon? Hva med myndighetssida? Folk fra produksjon føler at det stort sett gjelder bare dem. Men Tøndel påpekte flere ganger at hele etaten skal gjennom en prosess, ikke bare produksjon. Men en ting er sikkert; «Vegene kan ikke rasjonaliseres bort».

Reise dit jobbene er

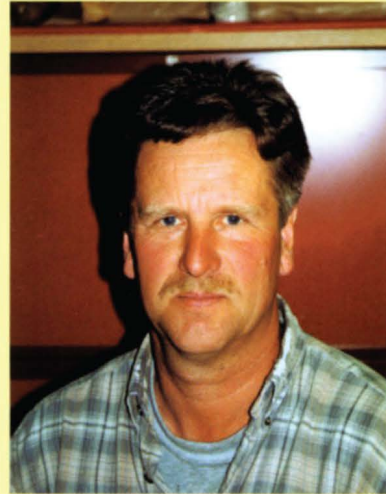
Det kom fram synspunkter på det å måtte reise til et annet fylke for å arbeide. Vi ser i dag at flere fylker har problemer med for mye folk, spesielt på anleggssida. Da er det viktig at folk er innstilt på å flytte på seg og det er ikke alltid like enkelt. Vi er heldige i Vestfold som har arbeid med ny E 18 noen år til.

Lite informasjon

Folk på møtet etterlyste informasjon og mer konkretisering. Til nå har det vært vanskelig å si noe, ikke fordi det er hemmelig, men rett og slett fordi prosjektet ikke er kommet så langt at tiltak er bestemt. Ifølge Tøndel er det i gang et arbeid for å få ansatt en informasjonsmedarbeider i prosjektet.

- Mine signaler ble aldri tatt alvorlig

Renny Bøhmer har i lengre tid gitt signaler om at han ikke trives i formannsjobben på Vervingen slik systemet fungerer i dag. Lite bevilgninger til vedlikehold og tungvinte løsninger ved utførelse av oppgaver er noen av årsakene. Han har søkt om permisjon for å jobbe hos en privat entreprenør.



Jeg har den siste tiden følt meg umotivert og sliter med å vise engasjement utover akkurat de konkrete oppgavene jeg blir satt til, sier Renny Bøhmer til Vestfolder'n. Derfor har jeg i løpet av det siste året prøvd å vise interesse for andre jobber i Vegvesenet, bl.a. på anlegg. Jeg har også fulgt litt ekstra med på utlysinger av andre jobber i etaten. Men det har ikke vært noen som passer. Den eneste løsningen for Renny var å søke om ett års permisjon.

Problemer og mistrivsel

- Jeg trives ikke når dagen stort sett består av å takle og snakke om problemer, sier Renny. Jeg liker å få jobbene unna på en praktisk og smidig måte. Jeg sier ikke at vi ikke takler forandringer, for det gjør vi. Men hvorfor skal vi forandre på det som fungerer godt? Jeg forstår også at vi kan bli mer effektive på mange områder, men hvorfor gjøre ting verre? Det er vanskelig for meg å forstå, sier Renny. Han og gutta på Vervingen er frustrerte og føler at de stanger hodet i veggen.

Hva skulle til for at du skulle fortsette?

- Mer kontinuitet i jobbene våre, sier Renny. Etter omorganiseringen i 1995 ble alt så mye tyngre for oss på produksjon. Hadde det vært mer orden på oppgavene fra trafikk og delvis utbygging, ville det fungert bedre, og jeg hadde muligens blitt. Dagens planlegging fungerer som «julekvelden på kjerringa»-prosjekter. Eller vi hører om dem tidlig med store lovord, for deretter å oppleve at de blir strøket av kartet. Jeg føler at vi «taper» på den delen som blir styrt av andre. Jeg vil gå så langt å kalle våre oppdragsgivere for en «brems» for utførelsen av jobbene våre. Vi får bl.a. oppdraget alt for seint. Jobber som er typiske vår- og sommerjobber, får vi langt utpå høsten. Dette har dårlig innvirkning på oss som jobber på produksjon og troverdigheten utad, mener Renny.



Bevilgninger til vedlikehold loves, men ingenting skjer

- Jeg har en følelse av at vi er tilbake til der vi

var for 10 år siden, sier Renny videre. Politikerne prater om større bevilgninger til vedlikehold, men ingenting skjer.

Vi får en kjempejobb å gjøre hvis denne tendensen varer. Jeg kan bare nevne at bl.a. overvannssystemet forfaller hurtig flere steder. Vi får nok kjøft av publikum slik det er i dag, vi vet hva som bør gjøres og vil gjerne gjøre det, men kan ikke.



Mona Kvisle
konsulent
IT-seksjonen

Mona Kvisle begynte 1. mars i et ett års engasjement i halv stilling på IT. Fra 1. mai skal hun jobbe 80 % fordi hun har fått systemansvaret for Word ut året. Mona har tatt ett år med informatikk på Bakkenteigen. Deretter jobb 7 mnd. hos Jotun (gjennom Manpower). - Jeg ønsket noe mere fast, sier Mona om hvorfor hun begynte i Vegvesenet. Mona er Sandefjord-jente. Hun blir 27 år i juni og har en datter på snart 5. Hun er single, og fritiden brukes på datteren, venner og til trening.



Bjørg M. Toftegaard
Sekretær
Barstad

Bjørg M. Toftegaard begynte i februar som sekretær på Barstad. Engasjementet varer til august 2000. Tidligere jobbet hun mange år i ABB, før hun ble hjemmeværende med barn. - Jeg hadde lyst til å begynne å jobbe igjen, og engasjementet lar seg kombinere med at jeg studerer på kvelden. Det er godt miljø der oppe, sier hun. Bjørg er fra Sandefjord, bor på Skoppum, er 35 år, gift og har to barn. Fritiden brukes på de to barna, jobb og skole.



Bjørnar Tveitan
Oppsynsmann
Vegforvaltningsseksj.

Bjørnar André Tveitan begynte i 1997 - han er ikke noe nytt fjes, men er aldri presentert. Bjørnar begynte i engasjement, men ble fast ansatt etter ett år på vegforvaltningsseksjonen. Han jobber med dekke og dekkevedlikehold. Bjørnar har teknisk fagskole og ett år på DH - ingeniør. Før Vegvesenet jobbet han to år som oppsynsmann i Oslo vei. - Jeg ville hjem - jeg kommer fra Kodal, forteller han. Bjørnar er 26 år og samboer. Fritiden brukes til oppussing av gammelt hus i Kodal og på fiske og friluftsliv.

Tor Arne Morken begynte 3. mai i fast stilling som faggruppelider for maskin og verksted-drift (spesialproduksjon). Han har jobbet 8 år i Vegvesenet i Finnmark, som distriktsleder av maskinavdelingen og på seksjon for planlegging og sam-ordning.

- Trengte forandring både geografisk og jobbmessig, sier han. Tor Arne er 33 år, single, fra Mo i Rana og bor midlertidig i brakke på Ås. På fritiden går han mye på ski, sykler og løper.



Tor Arne Morken
Faggruppelider
Spesialproduksjon

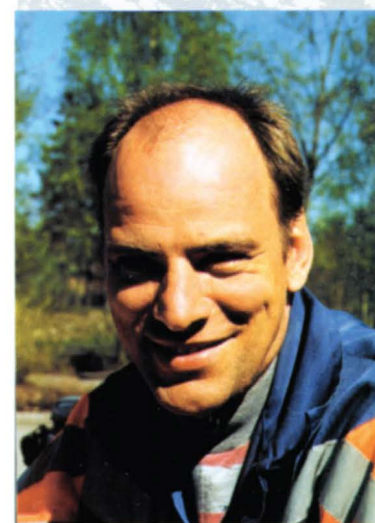
Mariana Sparvath begynte 1. mars i fast stilling på IT. Hun blir ferdig med to års IT-studier på næringsakademiet (kveld) 1. juni. Hjemme i Romania studerte hun elektro i 5 år. - Vegvesenet fikk min første søknad, forteller hun. Mariana er 28 år og kom til Norge for fire år siden, da kjærligheten førte henne til Sandefjord. Der bor hun nå med mann og katt.

Hun gleder seg til å bli ferdig med skolen og få fritid igjen.



Mariana Sparvath
1. konsulent
IT-seksjonen

Geir Grønstad er 34 år og jobber som fagarbeider på vedlikeholdet og er med på vakta om vinteren. Han er stasjonert på Verningen vegstasjon. Før han i mai 1997 begynte i Vegvesenet, hadde han jobbet i 12 år som gravemaskinkjører for Oscar og Tormod Wike. Han var lei av brakkelivet og søkte seg til Vegvesenet. Før det igjen støpte han glassfiberbåter i tre år. Geir er tobarnspappa og på fritiden liker han å drive med jakt og fiske.



Geir Grønstad
Fagarbeider
Verningen vegstasjon

10 nye fagarbeidere

I vinter var alle deltakerne på §20 kurset for anleggsmaskinførere 1998 ferdige med den praktiske prøven i forbindelse med avleggelse av fagprøve. Alle besto med godt resultat! Tidligere hadde de gjennomført den teoretiske prøven.

Overrekkelse av fagbrevene ble foretatt ved et arrangement den 15. mars, hvor bl.a. Alf Dyrud fra Vestfold fylkeskommune, utdanningsavdelingen deltok. Utdanningsavdelingen er formelt ansvarlig for fagutdanningen i Vestfold. Dyrud foretok den høytidelige overrekkelsen av fagbrevene. Sist sommer var Bjørg

Seterstøen ferdig med sine to år som lærling innenfor Anleggsgartnerfaget og gikk opp til fagprøve. Hun fikk sitt fagbrev - sammen med §20- deltakerne. Roar Gärtner, Kåre Holtung og Anne Hov gratulerte de nye fagarbeiderne, og gjennom korte innlegg berømmet de alles innsats. Det står respekt av de som setter inn ekstra tid og krefter for å få høynet sin kompetanse. Det kan ofte



De nye fagarbeiderne, foran f.v. Trond Søgård, Tor Anton Gran, Hjermund Martinussen. Bak f.v. Svein Arne Nordkvelle, Alf Åsberg, Bjørg Seterstøen, Øyvind Gjerstad og Trond Strange. Helge Knutsen og Henning Nilsson var ikke til stede.

være tungt å ta utdanning ved siden av jobben, men disse har klart det, og kan være stolte av det! Og Bjørg har gjennom sin utdanningsperiode på 4 år (2 år på skole og 2 år

som lærling) blitt en god fagarbeider og har fått det etterlengtede fagbrevet, som dokumenterer kunnskapen.

TEKST OG FOTO:
ANNE HOV

Ny pensjonistforening

Mange interesserte pensjonister var til stede på Sande gamle vegstasjon tirsdag 9. mars, da Statens vegvesen Vestfold stiftet ny pensjonistforening. Interimstyret hadde på forhånd spurt aktuelle personer om å sitte i styret og la fram sitt forslag på møtet.

Irene Skorhaug Enerud ble valgt til leder, og styret består av følgende personer: Georg Kirkevold, Rolf Mathisen, Sverre Larsen og Annlaug Wold. Varamedlemmer er Sverre Sjøe og Roland Larsen. Revisor: Eileen Gorman Jensen og varamedlem er Trygve Larsen. Som valgkomite ble valgt Rolf Sommervik, Olav Aas og Roald Johan-

sen med varamedlem Petter Samuelsen. Foreningens kontaktsmann til Statens vegvesens historielag er Sverre Sjøe.

Lederen og to av representantene i styret, Georg Kirkevold og Rolf Mathisen, er valgt for ett år, mens Annlaug Wold og Sverre Larsen er valgt for to år.



Det nye styret i Statens vegvesen Vestfolds pensjonistforening: Foran f.v. Annlaug Wold, Irene Skorhaug Enerud og Rolf Mathisen. Bak f.v. Sverre Sjøe, Georg Kirkevold og Sverre Larsen.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

Vi gratulerer!

50 ÅR

Gunnar Aarhus, 4. mai
Tore Solberg, 10. mai
Georg Johnsen, 28. mai

60 ÅR

Ragnar Bergan, 10. juni
Bjørn Skøie, 25. juni
Anne Tjøm, 20. juli
Helge Andreassen, 26. juli

25 år i Vegvesenet

Jarle Vartdal, 1. mai
Olav G. Sjøenøst, 17. juni
Bjørn Lindseth, 24. juni

40 år i Vegvesenet

Odd Pape, 1. august

Huseiere og dekkevedlikehold

Alle huseiere er klar over at huset må vedlikeholdes hvis verdien skal bevares. Når taket lekker, må det tettes. Er det blitt råte i takbordene er det ikke nok bare å tette lekkasjen. Da må takbordene skiftes også. Dette er selvfølgelig - for huseieren. Slik er det ikke når det gjelder riksvegnettet vårt.

HENNING RØED - TRAFIKKAVD.

Vi bygger nytt, direktører og vegsjefer klipper snorer og sier mange pene ord, men så er det slutt! Hva dette kommer av, vet jeg ikke. Dekkevedlikeholdet

har så lenge jeg kan huske, vært alle sjefers salderingspost. Slik er det nå også.

Med jevn tildeling hvert år er behovet beregnet å være 22 mill. kr pr. år. Dekkebudsjettet for år 2000 er antydnet å bli ca. 5 mill. kr.

Et asfaltslitelag er vegkonstruksjonens tak, som blant annet skal beskytte vegkapitalen under. Mens huseierne passer godt på sine tak, er ikke de som bevilger midler til riksvegvedlikehold, like nøye.

Konsekvensene av flere år med nedprioritert dekkevedlikehold

merker vi alle. For noen går det på helsen løs.

Nå er det kommet så langt at det ikke bare er å justere bevilgningene til dekkevedlikehold. I tillegg kommer merkostnader til å utbedre skadene (råten) under dekket. Disse kostnadene er mange ganger så store. Det som var 1 mill. kr i fjor, kan fort bli 2-3 mill. kr i dag. Til neste år er det snakk om 7-10 mill. kr.

Dette vet huseierne, men vet de som sitter på riksvegpengesekken det? Kanskje de ikke har hus...

Hvilke kostnader trafikantene har, - det er en helt annen historie.

- Driver ikke med noe allikavel....

Pensjonist Magnus Solum er en mann med stort hjerte og hjelper gjerne til når venn, nabo og tidligere kollega trenger det. - Jeg er jo bare ungdommen i forhold til Harstad, forteller han spøkefullt. Harald Harstad er 90 år og avhengig av rullestol og har av den grunn problemer med bl.a. å hente ved og måke snø. Da stiller Magnus opp!

Magnus Solum t.v. hjelper Harald Harstad med vedforsyningen



Vellykket Vegatur

Fredag 21. mai stilte 39 turdeltakere på Ås klokka 0600 for å være med på årets Vegatur til Sogn.

- Reisen gikk via Geilo, Bergensbanen, Flåmsbanen og hurtigbåt over Sognefjorden til Leikanger. To timer etter ankomst gikk selve mesterskapet, et landevegsløp på 4,2 km langs Sognefjorden, forteller Reidar Jørgensen. Lokalt kalles dette "Blomstringsløpet"



Flåmsbanen byr på en times togreise i nyrestaurerte vogner gjennom fasinerende landskap.



- I klassen for jenter 40-49 år gjorde vi nærmest rent bord, der var 11 av de 12 beste jentene fra Vestfold. Vårt fylke stilte med hele 39 av totalt 88 vegvesenansatte, forteller en fornøyd Reidar Jørgensen.

Fra venstre:

Jenny Hagen fikk andreplass i sin klasse, Anne Mai Presthaug fikk tredjeplass.

Audun Nordbotten og Astrid Barkost fikk begge tredjeplass i sine klasser.

I klassen "damer over 60 år" tok Else Marie Andersen sølv, Reidun Berg bronse og Mary Kristensen gull.



Lørdag var det brevandring på Nigardsbreen, som er en brearm på østsiden av Jostedalbreen.

- Totalt var vi ute i seks timer. Alle gikk i tau og var utstyrt med pigger og isøks.

Flere syntes at brevandringen var litt skummel, men alle kom velberget tilbake. Det var godt vær, men litt regn på veg ned fra breen, forteller Reidar.

- Jeg er hos Harstad en gang om dagen, forteller Magnus. Jeg har hentet ved og måket snø for ham i vinter. I tillegg ringer Harstad hvis det er noe annet han vil jeg skal gjøre. Det er helt ok, jeg er jo her allikevel. Magnus er et snilt menneske med masse omsorg for personer i sin nærhet.

Bor alene, men er ikke ensom

Magnus bor alene i landlege omgivelser på Kopstad i Hof, bare med

et par hus og skogen som nabo. Han har dessverre blitt litt dårlig til beins i det siste, slik at mye av dagen går med til TV-titting. Han har kjøpt seg parabol, slik at han kan følge med på hva som skjer rundt i verden. Et par ganger i uka kjører han med mopeden til Hof sentrum for å handle mat.

Mimrer sammen

Vestfolder'ns utsendte fikk servert litt av noen historier fra to virke-

lige veteraner i Vegvesenets historie. Harstad husker godt veg-anlegget i Kobbervikdalen, mens Magnus snakker om de kalde morgnene bak på lastebilen på veg til jobb. Han husker også at han fikk kjeft fordi han ikke gadd å sykle til butikken å kjøpe øl (midt på lyse dagen!).

TEKST: ANNE METTE STORVIK, FOTO: REIDAR JØRGENSEN



Løvetann og sommergjester

TEKST: ANNE METTE STORVIK

Et like sikkert sommertegn som løvetann i plenen er sommergjestene.

Det er nesten besynderlig hvor populær man blir av å bosette seg i Vestfold. Venner og fjerne slektninger man ikke har hatt kontakt med på årevis, forkynner plutselig at de savner deg så intenst at de vil bruke opptil flere sommeruker på å friske opp gamle minner...

Hjemmeferien med total avslapping kan bli ganske slitsom hvis man får gjester som krever full oppvartning. Enda verre er det å få sommergjester mens en selv jobber. Her kommer en stakkar sliten hjem fra jobb, bare for å bli møtt av doble posjoner med matlaging,

oppvask og klesvask. Gjestene derimot er våkne og opplagte etter å ha sovet lenge og tilbragt dagen med å sløve på stranda. Nå vil de på brygga og drikke øl! Er det rart det blir mange trøtte tryner å se rundt omkring på arbeidsplassene?

Planene mine for neste år er klare. Fra og med mai akter jeg å sette opp et fiktivt program for hver ferieuke og hver eneste helg til og med august måned. Dermed kan jeg uten å lyve si at: "Nei, beklager, den helgen har vi tenkt å dra til Grukkedalen. Og uken deretter er vi i indre Sogn. Helga etter det? Nei, da skal vi på otersafari..."



Statens vegvesen
Vestfold