

LAVERE FART HAR GITT FÆRRE ULYKKER PÅ E18- SIDE 10



Statens vegvesen
Vestfold

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Vestfold,
Nr. 3, september 1999
26. årgang

Redaksjon

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

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

Formgiving og produksjon:
Knut Vedeld Hovde
Trykk: Cicero grafisk, Tonsberg
Opplag 1200

Utgiver

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

Foto på omslaget

Forsidebilde: Alle fartsgrenseskilt på
E18 ble byttet natt til 18. juni
Foto: Ole Johan Foske Johnsen
Innsidebilde: Sjekk din egen fart
Foto: Knut Vedeld Hovde

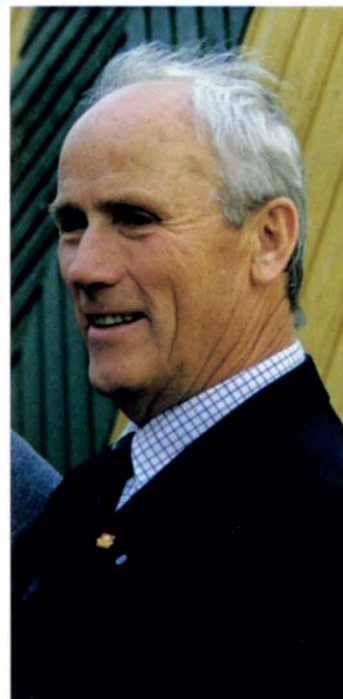
Neste nummer av Vestfolder'n

Ca. 1. november



Johans betraktninger

“Vil du forandre verden - så begynn med deg selv”, heter et ordspråk.



Ide to siste numrene av Vegen og vi har informasjonsdirektør Steinar Gulvåg i Vegdirektoratet pekt på muligheter for innsparring. Dette dreier seg ikke bare om innsparring, men også om etikk eller Fra holdning til handling. Mye av dette angår oss alle. Ikke alle telefonsamtalene vi tar på jobben er nødvendige. Mange kan sikkert bli kortere uten at det går ut over den kontakten som er etablert.

Tankegangen kan overføres til andre forhold, for eksempel trafikksikkerhetsarbeidet. Mye tyder på at trafikantene ved politiets, Vegvesenets og medias hjelp har tatt ansvaret mer alvorlig i sommer enn tidligere. Trafikkflyten har vært bedre og de alvorlige ulykkene har uteblitt. I samarbeidets gode ånd håper jeg at vi fortsatt kan unngå de alvorlige ulykkene. Jeg føler meg ganske overbevist om at de to statsrådene som åpnet årets sommerkampanje, vil stille seg bak en fortsatt innsats. Gevinsten er stor.

Det er mulig at fylkestinget også tenkte noe i retning av ordspråket da de gikk inn for bompengefinansiering av E 18. Vil vi noe må vi også være villige til å yte noe selv. Det har også vært tankegangen bak det initiativ som Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme har tatt, og som nå ser ut til å bli realisert. Etter at finansselskapet nå er etablert, kan planleggingen komme igang, og om et par år kan anleggsdriften starte dersom Stortinget godkjenner bompengeordningen.

Både nåværende og forrige samferdselsminister har en positiv holdning til bompengefinansiering, spesielt i

trafikksterke områder. Det er mitt håp at bompenger vil supplere ordinære bevilgninger, ikke bare være en erstatning for den. Uansett må vi til syvende og sist forholde oss til de rammebetingelser Stortinget gir. Så langt tyder signalene på at rammene snarere blir mindre enn større.

Vår oppgave er å utnytte ressursene på beste måte, både gjennom såkalt hverdagsrasjonalisering og mer omfattende tiltak som omstillings- og effektiviseringsprosjektet legger opp til.

Kanskje ikke et typisk hjørne dette her, men spalter av denne typen kalles gjerne noe sånt.

Eller corner.

Det er nytt for meg å skrive redaksjonens hjørne. Cornere derimot, har jeg tatt mange av, både i 7. divisjon og i den ofte negativt omtalte bedriftsfotballen.

Det var viktig å få ballen opp i lufta. Fikk du ikke til det, ble det gjerne et litt flatt resultat. Havnet ballen bak mål hjalp det ikke om du fikk den opp i lufta, da ble det «bak mål!»

Å lage Vestfolder'n er selvfølgelig akkurat som å ta corner. Alt sammenlignes jo med fotball nå om dagen. Vi er et lag på «Info» som utgjør redaksjonen og vi har et støtteapparat i et ambisiøst og aktivt redaksjonsråd. Sammen prøver vi å løfte Vestfolder'n. Den skal stort sett handle om etaten vår, og primært det som skjer på veg- og trafikksida i Vestfold. Heldigvis er Vegvesenet mang-

foldig, slik at variasjonen på artiklene kan bli stor.

Vestfolder'n skal være et frodig og utdypende supplement til rundskrivene. Vi skal være både kritiske, konstruktive og informative. Og vi skal være underholdene. Tør vi å si det, med Statens penger?

Alt dette skal vi være, for å bidra til engasjement og kunnskap om vår rolle i samfunnet, for å si det litt fint.

Informasjon utvikler seg, og det gjør også måten å formidle den på; medievalg, teknikk, trender, muligheter....

Både internett og intranett, sammen med e-mail, er allerede blitt viktige informasjonskanaler. Det uvante er at vi i større grad må søke opp informasjonen selv.

På «Info» har vi av denne grunn fått nye arbeidsområder, og vi må rokkere litt på oppgavene internt for å få det til. Derfor sitter jeg nå og tar corner eller skriver hjørne, som redaktør for en periode. Jorun har konvertert til Intranett-ansvarlig, men blir fortsatt åse og lese som journalist i papirbladet. Anne Mette og Ann Karin har det på samme måte, som Internettredaktør og Infoleder.

Vestfolder'n slipper ingen unna.

Den er eldst av informasjonskanalene våre, fortsatt populær, og her kommer et nytt nummer til deg!



FOTO: JORUNN HEGNA

Hjemme-PC til ansatte

Ansatte i Statens vegvesen Vestfold har i lengre tid presset på for å få til en ordning med hjemme-PC. Ordningen er nå et faktum, men innen fristen hadde «bare» 80 personer meldt sin interesse. - Vi på IT hadde ikke regnet med flere interesserte enn dette, sier Mona Kvisle til Vestfolder'n. Leverandøren derimot hadde regnet med mange fler.

Det er i dag mange firmaer og offentlige etater som har ordning med bruk av hjemme-PC for sine ansatte. Bedrifter og organisasjoners krav til IT-kompetanse blir stadig større. Stadig flere anskaffer seg PC hjemme til bl.a. faglige oppgaver.

Et relevant spørsmål i denne forbindelse er hvordan kombinere



TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

IT har ikke noe ansvar for denne ordningen annet enn at de har forhandlet med leverandøren om tilbudet, forteller Mona Kvisle. Folk må ringe Arc Cinet hvis det er problemer eller spørsmål

etatens ønske om effektiv utnyttelse av dataverktøy med de ansattes ønske om bruk av PC i hjemmet.

Statens vegvesen Vestfold gikk i juni ut med tilbud på to forskjellige «pakker», en noe større og tyngre enn den andre. Det viser seg at de fleste har valgt den tyngste og dyreste løsningen.

IT innhentet positive referanser fra bl.a. Jotun på denne type ordning og satset på Arc Cinet, som de mener har god erfaring med hjemme-PC-ordninger. Vegvesenet har rammeavtale om IT-kjøp med firmaet, slik at det var naturlig at denne leverandøren ble valgt.

Arc Cinet greide ikke levere varen til fastsatt tid, men onsdag 25. august kunne de nye PC-eierne hente sitt utstyr på Tønsberg trafikkstasjon. Som kompensasjon for sen levering, trakk de ut fem vinnere som fikk hver sin scanner.

Tenk nytt og større!

Hva ville du ha gjort hvis du var vegsjef for en dag?

Nyvalgt NHO-formann i Vestfold, Terje Brygard, smiler bredt. - Det spørsmålet er nok lettere å svare på jo lenger unna man er den posisjonen! Og et stykke unna vegsjefens hverdag er man jo som adm. direktør for et elektrofirma på Kilen. Men med dette forbeholdet, har han likevel noen tanker om hva han ville ha brukt vegsjef-dagen sin til.

- Jeg rekker jo ikke all verden på én dag, så jeg ville ha brukt den til å etablere et tettere samarbeid med Vegvesenets viktigste brukergrupper. Tatt initiativ til faste møteplasser, hvor både konkrete tiltak og mer langsiktige løsninger kunne diskuteres. Ikke noe beslutende organ, men et viktig trinn på veggen. Jeg tror slike drøftinger med vegbrukerne ville gitt bedre resultater og ikke minst større forståelse for de valgene Vegvesenet gjør. Jeg trenger vel ikke å si at en av brukergruppene må være næringslivets interesseorganisasjon, NHO?

Terje Brygard snakker gjerne om veg og transport. Som formann i Tønsberg Næringsforening kjenner han godt til den kronglete veien mot en ny transportløsning i Tønsberg. Og som formann i styret for NHO Vestfold er han selvsagt forpliktet til å jobbe for lavere transportkostnader for næringslivet. - Veg er et hovedsatsingsområde for NHO, sier Brygard.

Så NHO er ikke fornøyd med samarbeidet med Vegvesenet?

- I dag føler vi oss hørt av Vegvesenet i fylket, ikke minst når det gjelder Tønsberg-prosjektet. Men his-

torisk sett har det ikke vært bra nok. Kontakten blir for personavhengig og sporadisk. Vi syntes det var positivt at trafikksjef Tore Kaurin tok kontakt for å orientere om fartsgrensedsettelsen, men det burde ha skjedd før beslutningen var tatt, mener Brygard..

NHO har i medlemsbladet og pressen gått ut mot fartsnedsettelsen på E18? Er farten viktigere enn sikkerheten på veggen?

- Nei, men vi mener at lavere fartsgrenser er feil tiltak. Vi har mer tro på å beholde de gamle fartsgrensene kombinert med mer kontroll. I sommer har man jo kunnet se fra den ene politikontrollen til den andre på E18. Selv om det koster mye penger, ville det lønt seg for samfunnet å satse på mer kontroll framfor lavere fart.

Men vi måtte jo få ned fartsnivået - ikke bare ta råkjørerne?

- For all del, det er svært gledelige resultater dere kan vise til på E18 i sommer. Min egen erfaring er også at trafikken går jevnere og at kjøringen er penere. Men hva vil skje når politiet trapper ned innsatsen? Det må finnes effektive tiltak som ikke fører til økte transportkostnader for næringslivet. Selv om tiltakene koster penger, så spares det fort inn i reduserte transportkostnader. En veg som har "gått ut på dato" er alltid dyr i drift!

Hvilken nytte kan Vegvesenet ha av bedre kontakt med NHO?

- Næringslivet ønsker å være en partner og medspiller for Vegvesenet. Vi er på mange måter i samme båt og må finne best mulige løsninger med begrensede midler. Vi kan gi innspill til nye og mer flek-



sible måter å løse problemer på.

Kanskje Vegvesenet sammen med brukerne kan finne flere finansieringskilder enn statlige bevilgninger og bompenger?

- Større bedrifter kan ha sterk interesse av et vegprosjekt. Det kan være bedriftsøkonomisk lønnsomt å gå inn med penger for å få en rask løsning. Man burde tenke på større spleiselag når statlige bevilgninger ikke rekker til lønnsomme vegprosjekter. Kanskje Larvik havnevesen og noen bedrifter med store havneinteresser kan bidra til en rask vegløsning i Larvik? Den nye kaia i Holmestrand er et eksempel på hvordan kommunen og Hydro sammen har finansiert en løsning til felles beste.

Noen forslag til fleksibel finansiering av fire felts E18 videre i Vestfold?

- Det går i hvert fall an å tenke mer helhetlig på E18-utbyggingen. Ikke dele den 10 mil lange veggen inn i små vegstubber, som organiseres og finansieres hver for seg. Da blir det finansieringsmulighetene som avgjør hva som bygges først, ikke det reelle behovet. Hele E18 i Vestfold må ses på som ett prosjekt med en felles finansiering, avslutter Brygard sitt dagsverk som vegsjef.

Han kan gå hjem med god samvittighet etter en effektiv dag. I morgen venter han vel på en telefon fra han som innehar stillingen fast.

en sikker vinner!

I juni ble E18-anlegget grundig gjennomgått av Fylkesmannens miljøeksperter.



Rune er etatens miljøkoordinatør og hører til i vegsjefens stab.

Ekspertenes dom var klar etter en hel dags befarings; miljøoppfølgingen i anleggsfasen er god. Så god at Fylkesmannens menn og kvinner er tilfredsstilt. Fagmiljøet på Barstad tar rosen med knusende ro.

Sjokkopplevelse for miljøeksperter

Den 10. juni i år kom en delegasjon miljøeksperter fra Fylkesmannen på befarings på E18-anlegget. De hadde invitert seg selv for å sjekke opp hvordan hensynet til miljø blir tatt vare på i anlegget. Bare noen dager etter befaringsen kom Fylkesmannen med et brev der dom ble felt. Brevet går rett på sak, og det er skryt opp og i mente. Ord som miljøoppfølging på alvor, solid forankring og godt ivare tatt florer hyppig i brevet. Dette kan bare tolkes på en måte; Fylkesmannens eksperter er godt fornøyd med hvordan miljøet følges opp i anleggsfasen. I følge Kristi Kvernevik, som er miljøansvarlig på anlegget, er rosen en gledelig melding. Dette er noe vi har arbeidet systematisk med i mange år.

Hemmeligheten bak suksessen

Siden 1996 har det systematisk blitt utarbeidet et program for miljøoppfølging. Dette programmet har gjort det mulig å sikre miljøhensynet i de ulike delene av anleggsdriften. I følge Kristi Kvernevik, som har forfattet programmet, ligger mye av suksessen i oppfølgingen. Jevnlig blir anlegg og entreprenører sjekket grundig ut. Anlegget blir nøye befart, og rutiner sett på med lupe. Avvik eller mangler blir registrert. Dette er også noe Fylkesmannen har

gitt ros for, en skikkelig miljørapportering. Et litt morsomt poeng med disse miljørapportene er, at de med vilje skrives korte med mange bilder for å sikre at de blir lest av Fylkesmannen.

Spennende nyvinning utvikles på E18-anlegget

Et veldig spennende miljøtiltak på anlegget er sedimenteringsbasseng. Overvann fra kjørebane ledet ned i basseng der vannet renses biologisk

og fordrøyes før det renner ut i bekker og vassdrag langs vegen. Det skal bygges minst 12 slike bassenger i Sande, Holmestrand og Våle. E18 var først ute med å utvikle basseng for overvann. Selv om det flere steder i Norge etterhvert vil dukke opp nye basseng er det foreløpig ingen andre veganlegg som har et så omfattende system for rensing av overvann som E18.

Forurensning fra veg og vegtrafikk til grunnvann, bekker og vassdrag har lenge vært en undervurdert problem. Det er derfor en fin fjær i hatten for E18-anlegget at man har tatt dette problemet på alvor.



Et av bassengene langs nye E18. Ryktene vil ha det til at vegkontoret har tenkt å bruke bassengene til oppdrett av laks for å spe på de reduserte bevilgningene til Vestfold.

Mer skryt, denne gangen fra meg

Satsingen på miljøoppfølging på E18 har gitt oss en meget god start i vårt miljøengasjement. Fylkesmannens gjennomgang har vist at Statens vegvesen Vestfold har evnen og viljen til å legge hensynet til miljø som en premiss for gjennomføringen av et stort veganlegg. En veg kan påføre natur og landskap ubotelige skader som aldri kan repareres såfremt man ikke tar de nødvendige hensyn gjennom f.eks et miljøprogram.

Etter åpningen av E18 kommer den store utfordringen

Det er viktig at vi ikke tar helt av etter all skryten på E18. Hvis vi antar at vegen har en levetid på 30 år vil omtrent 10% av miljølempene fra E18 kommer fra anleggsperioden. Resten av skadene på miljøet, 90%, vil komme etter at anlegget er ferdig og vegen åpnet. Størsteparten av disse skadene er utslipp av forurenset luft, støy og klimagasser.

Den største miljøutfordringen blir derfor å ta tak i det som vil skje etter år 2001. Blant annet må ikke nye E18 fylles opp gjennom en stadig økt trafikk. Erfaringer fra andre steder er at nye veger har en stygg tendens til å bidra til økt biltrafikk.

Det er derfor ikke nok at vi legger stor vekt på miljøhensyn i planlegging og anlegg av veger. Den gode starten som E18-anlegget har fått må ikke skusles bort. Også vegtrafikken må innordnes i et miljøprogram. Kanskje vi skal ha som mål at det skal være like stor trafikk på E18 i år 2031 som i år 2001?

Månedens lyspunkt?

Jeg synes at arbeidet med miljø i anleggsfasen på E18 skal påskjønes. Det er ikke altfor ofte at vi får uhemmet med ros fra våre omgivelser. Jeg vil derfor foreslå E18-anlegget som kandidat til månedens lyspunkt. Miljøoppfølgingen i anleggsfasen er etter min mening et synlig bevis på at holdninger kan overføres i konkrete handlinger. Godt jobba!

I slutten av mai

begynte byggingen av

Vestfolds første kollektivfelt.

Kollektivfeltet skal lede bussene forbi køene rundt rundkjøringen på Heimdal ved Kilen (Tønsberg). Det ca. 400 m lange kollektivfeltet ble åpnet 3. september. - Dette er et av områdene med størst trafikkproblemer, sier byggeleder Ole Brunæs og forsvarer investeringen på 1.750.000 kroner.

Det er ikke lange biten som bygges, men feltet gjør at bussene kan kjøre utenom rundkjøringen. Kollektivfeltet begynner i Slagenveien like før rundkjøringen og fortsetter langs Halfdan Wilhelmsens allé mot Ringveien. Ved kollektivfeltets slutt vil det bli skiltet, slik at busser og taxier flettes sammen med øvrig trafikk. Kollektivfeltet vil bli utstyrt med sensorer, som gjør at det blir raskere grønt lys for bussene ut på Ringveien.

Stenger avkjørsler

Har du kjørt her, har du sikkert observert en del halsbrekkende manøvre fra bilister på veg til eller fra industriområdet rundt LA Lund. Å stenge disse avkjørslene vil øke trafikksikkerheten.

- Det vil også gi bedre trafikkavvikling. Trafikk til og fra industriområdet må heretter gå via Industrigaten (ved siden av Rema 1000). Vi skulle egentlig gjort dette i fjor, men vi måtte vente på avklaring i kommunen omkring regulering og eiendomssaker, forteller Brunæs.

Ros til gutta i vegen

Det er Svein Koppen og Finn Tore Lie som er ansvarlige for anleggsarbeidene. I tillegg har Vegvesenet leid inn én gravemaskin og én lastebil. - Gutta har vært kjempeflinke til å finne praktiske løsninger. Planen er blitt omarbeidet undervegs i samarbeid med Reidar Jørgensen fra trafikkavdelingen. Dette har gjort det mulig å holde budsjettet, sier en fornøyd byggeleder.

Hva mener bussjåførene?

Er det noen som har synspunkter på vegen og trafikk, så er det bussjåfører.

Vestfolds første kollektivfelt



En tur innom pauserommet i Tønsberg gav mange innspill. Her er kommentarene til kollektivfeltet:

- Det burde vært kollektivfelt nedover hele Slagenveien fram til rundkjøringen. I rushtiden starter problemene på toppen av bakken. Dere kunne heller droppet videreføringen i Halfdan Wilhelmsens allé.

På antydninger om kostnader, og om at gang- og sykkelvegen allerede hadde gjort innhugg i hagene til beboerne langs vegen hadde bussjåførene følgende svar:

- Kutt ut gang- og sykkelvegen på den siden av vegen! Det må da holde med gang- og sykkelveg på én side. Med oppfordringer om å bytte ut spisse kantsteiner, fjerne rundkjøringen ved Gamle Bergan og humper i diverse veger puslet Vestfolderns utsendte seg ut.



- Kollektivfeltet vil nok hjelpe litt - men det burde gått langs hele Slagenveien, mener bussjåførene Knut Stahl (til venstre) og Odd Leif Lennes.

TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK

1/2 kilometer viktig fylkesveg

Tirsdag 29. juni

inviterte Vestfold næringstomter, Stokke kommune og Statens vegvesen Vestfold til "Åpning av fylkesveg 560".

Det kan høres merkelig ut at det arrangeres åpning for 550 meter veg, årsaken er at denne vegstubben er svært viktig for utviklingen av Borgeskogen industriområde.



fylkesmann og diverse politikere til mini-seminar, hvor behovet for videreføring av vegen ikke ble underslått.

Som John Bjønnes fra Nopicon sa da han åpnet seminaret: "All makt i denne sal..."

Hvis man kan bedømme makt etter kjøretøy, var det noe i dette utsagnet. Undertegnede har sjelden sett flere dyre og blankpolerte doninger samlet på en parkeringsplass. Den lokale samfunnseliten var tydeligvis til stede.

Viktig industriområde

Reguleringsplanen for Borgeskogen omfatter ca. 830 dekar. Første bedrift flyttet inn i 1993. I dag er ca. 260 dekar solgt og til sammen 17 bedrifter har kjøpt tomt. Sammen utgjør disse bedriftene ca. 660 arbeidsplasser. Dag Stokkland fra Næringscenteret i Vestfold karakteriserte

Borgeskogen som en ubetinget suksess. Han viste til en undersøkelse hvor 540 bedrifter sa sin mening om 7 kommuner i Vestfold. Bedriftene i Stokke var ekstremt godt fornøyd, spesielt med "tilrettelegging av

næringsareal".

Vegsjef Johan Lepperød sa han var glad for at Vegvesenet fikk være med å bygge ut infrastrukturen - i stedet for at vegen kom til slutt.

Hvorfor Borgeskogen?

Flere av bedriftene hadde samme begrunnelser for hvorfor de valgte å lokalisere seg nettopp her: Nærheten til E 18 og Torp. For Orkla var også grunnforholdene viktig, med en trykkpresse på flere hundre tonn. Ragnar Steen fra Posten nevnte i tillegg at det var viktig å være velkommen. Han ville nødvendigvis ha problemer med naboer og nevnte også rask kommunal behandling som et vesentlig moment.

Viktig veg i arealplanleggingen

Under debatten ble det spurt om hva politikere og byråkrater bør ta tak i. Per-



Fylkesordfører Bente Lervold Cramer klippet snoren. Her sammen med Johan Lepperød og Per Dag Nordkvelle

Eivind Johansen, ordfører i Stokke, mente man burde satse på å gjøre det attraktivt for høyere utdannede å bosette seg i fylket. Han klarte også å presse inn en påminnelse om hvor viktig forlengelsen av vegen var for å gjøre Andebu og Fossnes mer attraktive for boligbygging og næringsvirksomhet.

- Hvis man skal skjerme kystsonen, må man gjøre de indre strøk mer attraktive, hevdet Per-Eivind Johansen.

Rolf P. Andersen, direktør i NHO Vestfold, avsluttet med å oppfordre politikerne til å høre på næringslivet "- så får vi tjene de pengene som trengs for å skape det samfunnet vi vil ha!"

Kostnaden for andre parsell av fylkesveg 560 til Borgeskogen er 5,5 mill. kr. Både Stokke kommune og Vestfold næringstomter (tidligere Prosjektfinans) brenner for en videreføring av vegen fram til Dalenkrysset. Den manglende kilometeren kommer imidlertid til å koste minst 14 mill. kr, og disse millionene ønsker selvfølgelig næringslivet og kommunen at fylkeskommunen skal hoste opp.

Elite-publikum

Den ferdige parsellen var derfor en gullkantet anledning til å invitere ordførere,



Gutta bak vegen (fra venstre): Roar Sundby (fra privat entreprenør), Per Dag Nordkvelle, Tormod Sandene, Kai Olav Larsen, Lasse Sondbø (byggeleder) og Helge E. Holen.

Må det være sånn...?



TEKST: ANNE METTE STORVIK - FOTO: ROGER PETERSEN

Gutta på produksjonsavdelingen fortviler. De har fått beskjed om å spare på alle hold. Det er ikke penger verken til å reparere skadde rekkverk, rense grøfter eller tømme kummer. To frustrerte produksjonsfolk, Øyvind Lindseth og Magne Stenbrenden, har på oppdrag fra Vestfolder'n fotografert noe av det de ser langs vegen - og som de ikke får lov å gjøre noe med.

Farlige autovern

Som bildet viser, er det ikke mye beskyttelse i disse rekkverkene. Hvis en bil mister kontrollen og treffer rekkverket her, vil den havne i fjæra.

- Skadde rekkverk er omtrent det samme som null rekkverk, sier Magne Stenbrenden.

Har ventet på Vegvesenet i månedsvis

Roger Pettersen fra Klevjerhagen har fått merke innsparingene. I vårløsningsen i år begynte det å samle seg vann ved innkjørselen til feltet der han bor. Det utviklet seg etter hvert til et lite basseng, 70-80 cm dypt, med kvikkleire i bunnen. Årsaken var at røret som skulle føre bort vannet, var gått tett, og etter hvert knakk.

- Vegvesenet ble tilkalt og pumpet bort vannet. Det ble imidlertid ikke gjort noe med røret, så i fellesferien ble det nok en liten innsjø i nabolaget, forteller Pettersen.

- Vi ringte igjen Vegvesenet, men ingenting skjedde. Til slutt gravde en av naboen selv fram røret, staket og fikk ledet bort vannet. - Røret er fort-



satt ødelagt, og ved større mengder regn vil dammen bli dyp. Vi er naturlig nok engstelige for barna våre, sier Roger Pettersen.

Tette kummer og stikkrenner

Når stikkrenner og kummer går tette trenger vannet inn under vegen. Blir det kaldt nok, fryser vannet og utvider seg. Resultatet er at vegen ødelegges i dybden. Da hjelper det ikke å legge på ny asfalt, da må man bygge ny veg.

På bildet ser vi noe som skulle vært en asfaltert grøft (hulkile) med kum. Kummen er antakeligvis over en meter dyp. Begge deler er fylt til randen og dekket av sand og grus.



Styreformann Lars A. Christensen i AF Spesialprosjekter as og prosjektleder Karl Høiland med ledningene for de siste salvene gikk av i Knattenåstunnelen

Siste salve i siste tunnel på nye E18

- Vi ligger foran tidsskjemaet og holder budsjettet, sa prosjektleder Karl Høiland og sprengte siste salve på nye E 18 onsdag 24. august. Styreformann Lars A. Christensen og alle tunnelarbeiderne i AF Spesialprosjekter as var til stede da de to siste salvene gikk av i den 1100 m lange Knattenåstunnelen. Etter gjennomslaget var det fest og båtturn for alle som har vært med på arbeidene.

- Mye arbeid gjenstår før den nye firefelts motorvegen er ferdig i 2002, sa Høiland til pressen. På strekningen fra Gutu til og med Kopstadkrysset er det sprengt 15 tunnellop på til sammen ca. 14 km. Arbeidet har gått helt etter planen og uten alvorlige ulykker. Første åpning på E 18, fire felt på strekningen fra Gutu til Skjeggstad bru, og to felt på strekningen fra Skjeggstad bru til Kopstad, blir september 2001. Året etter, vil fire felt motorveg på hele strekningen være ferdig. Da har hele prosjektet kostet ca. 3 mrd kr.

Tidligere ferdig enn beregnet

- Vi har hatt et godt samarbeid med entreprenørfirmaet og anleggsleder Kjetil Skogheim, sier byggeleder Kristi Kvernevik på Barstad prosjektkontor. Det dreier seg om en kontrakt på 78 mill. kr for tunnelen og to km veg sør for tunnelen. Arbeidene var beregnet å vare fram til tusenårsskiftet, men ligger nå an til å bli ferdig midt i november 1999.



Byggeleder Kristi Kvernevik på E 18-prosjektet.

Fredelig sommer på E18

Etter en sommer med reduserte fartsgrenser, mye politi på vegen og stor oppmerksomhet om E18, kan resultatene oppsummeres slik: ingen dødsulykker, antall personskadeulykker er halvert, antall skadde personer er redusert til en tredjedel av gjennomsnittet for de foregående fire årene. Gjennomsnittshastigheten er redusert med 6-10 km/t, spredningen i hastighet er mindre enn tidligere. Få eller ingen har valgt alternative vegruter som følge av tiltakene på E18. I løpet av september vil vi gjøre en mer grundig evaluering av sommerens tiltak og resultatene så langt.

FOTO: VIDAR HÅRSTAD

Så langt er det ingen tvil om at tiltakene vi og politiet har gjennomført på E18 er vellykkede. Det er grunn til å berømme politiets innsats. Gjennom omfattende bruk av overtid og andre omdisponeringer, har de fått til en trafikkovervåking som trafikantene nærmest har følt på kroppen. Noen har stilt spørsmålet om vi kunne ha oppnådd like gode resultater uten lavere fartsgrenser. Dette er det selvfølgelig vanskelig å svare på. På E18 i Telemark har politi-innsatsen vært som i Vestfold, men det har ikke vært gjort endringer i fartsgrensene. Reduksjonen i antall ulykker er også her betydelig, men det ser ikke ut til å ha vært noen vesentlig hastighetsreduksjon.

Hovedmålet for vår innsats på E18 er å få ned antallet dødsulykker. Gjennom en årrekke har fylket med jevne mellomrom vært hjemsoekt av tragiske ulykker på denne vegstrekningen. Bare siden 1990 er 67 mennesker drept. Slik kunne det ikke fortsette!

Etter hvert har vi fått større kunnskap om hva som ligger bak dødsulykkene på E18 (og andre tilsvarende vegstrekninger på Østlandet). En forskningsrapport fra SINTEF slår fast at over 70 % av denne typen ulykker har sammenheng med en eller annen form for konsentrasjonssvikt hos en av før-



Ole Johan Føske Johnsen hadde sommerjobb i Vegvesenet og var med på utskiftingen av skilt natten til 18. juni

rerne. Mest vanlig er sovning, men det er også en god del tilfeller hvor bakgrunnen er sykdom, illebefinnende, medikamentbruk og rus. Bare 6 % av ulykkene kan settes i sammenheng med høy fart.

Det kan virke merkelig at vi fokuserer så sterkt på farten på E18, når høy fart ikke ser ut til å ligge bak særlig mange av disse ulykkene. Årsaken er at farten i ulykkesøyeblikket er helt avgjørende for hvor alvorlig konsekvensen av ulykken blir. 10 km/t fartsreduksjon kan synes lite i denne

sammenheng, men kan faktisk ofte være helt avgjørende. En slik fartsreduksjon reduserer kollisjonskreftene med over 20 %, samtidig som den øker sjansene for å avverge ulykken betydelig. Dersom to kjøretøyer (av nyere dato) med omtrent samme vekt støter sammen front mot front i 70 km/t, er sjansene for å overleve ganske gode. Øker farten utover dette, reduseres imidlertid overlevelsesmulighetene ganske fort ned mot null. Sett i denne sammenheng er hastighetsreduksjonen vi så langt har fått til på E18 en betydelig gevinst. Kanskje er det slik at politi-



Erik Thomassen
leder av trafikk-
sikkerhetsseksjonen.

overvåkingen har medført færre ulykker, mens hastighetsreduksjonen først og fremst virker slik at konsekvensene av ulykkene blir mindre.

Vegdirektoratet har godkjent de nye fartsgrensene på E18 som en ett-årig prøveordning. Ordningen vil bli vurdert i full bredde neste år. For oss er det viktig å understreke at lavere fart bare er ett av flere virkemidler i kampen mot trafikkdøden på E18. Vi tror ikke at dette skal virke alene, slik at vi eventuelt kunne få vurdert effekten av dette ene tiltaket for seg. Tvert imot: kampen mot dødsulykkene på E18 skal føres med alle tilgjengelige midler: fysiske tiltak, informasjon, motivasjon, restriksjoner, overvåking og kontroll.

Trafikkdøden kan ramme hvem som helst, og særlig gjelder dette på E18. Ingen kan verne seg mot et møtende kjøretøy som er ute av kontroll. Det kommende året vil vise om den hestekuren vi har satt i gang på E18, vil gi oss det overtaket vi trenger i kampen mot dødsulykkene. Til syvende og sist er det trafikantene selv som avgjør. Alt avhenger av at flest mulig innser og aksepterer at også de har et ansvar for å bringe dødstillene ned. Egentlig er oppgaven ganske enkel: hvis alle kjører som de har gjort i sommer, så er hele problemet løst.

- Se mer på folks atferd i trafikken

- Selv med mer politiovervåking og lavere fartsgrensar har det vært en del stygg kjøring på E18 i sommer, forteller tungbilsjåfør Jonny Sævik til Vestfolder'n. Men det er mye roligere enn før. Han bruker ikke så mye lenger tid gjennom Vestfold på dagtid fordi trafikken allikevel er så tett, men om kvelden er det annerledes.

Sævik er enig i at noe må gjøres, men stiller spørsmål til om nedsettelse av fartsgrensar er det riktige. Han tror at uten politi på vegene vil bilistene kjøre fortere enn de fastsatte grensene. Er det ikke bedre å se litt på atferden til menneskene som befinner seg på vegen? Det å beregne et vogntogs fart er tydeligvis vanskelig for en personbilist. Hvis en som har tenkt å foreta en forbikjøring ser et vogntog komme i motgående kjørebane, greier ikke

vedkommende å beregne hvor lang tid vogntoget vil bruke fram til forbikjøringsstedet. I dag kjører nemlig et vogntog med over 500 hestekrefter like fort som en personbil på rette strekninger. Folk er ikke klar over det! Han nevner også personbiler som kommer fra veger med vikeplikt og inn på hovedveger, de greier ikke å beregne farten til vogntogene på hovedvegene.

- Vi har et problem til; de såkalte «forsiktige» bilistene, som kjører 10 km/t under fartsgrensene. De gjør

det samme selv om fartsgrensen er satt ned og forårsaker så stor irritasjon på vegen at det oppstår farlige situasjoner og forbikjøringer.

En trailersjåfør fra Sykkylven kan ikke skjønne nødvendige-



- Se mer på atferden til folk, det er litt for lett å sette ned fartsgrensene, sier tungbilsjåfør Jonny Sævik fra Namsos.

ten av å sette ned farten på en slik «god» veg som E18 gjennom Vestfold. Folk som kjører i kø 10-20km/t under fartsgrensen blir stressa. Kikk på speedometeret ditt hvis det ikke er biler foran deg, bare bak! Det er mange som sinker i trafikken, spesielt blant eldre bilførere og turister. For denne sjåføren er dette et tydelig irritasjonsmoment. Men han innrømmer at han ikke bruker så veldig mye lenger tid fra Drammen til Skien på dagtid. Bygg firefelt!!

- Vi opererer for mye med «standardmennesker»

- også i TS-arbeidet *sa Rosemarie Køhn i sitt foredrag på seminaret Trafikk og etikk under konferansen Kvinner Viser Vei.*

Fatteevnen og atferden er forskjellig fra menneske til menneske, fra barn til voksen. Vi er ulike men samtidig likeverdige engangsfenomener, og i arbeidet med trafikksikkerhet må vi ta med hele livsløpet. Hvordan vi ser på oss selv og andre er viktig, vi er individuelle trafikanter. Hva er den høyeste gode for oss mennesker? Er det helse, fred, rettferdighet, livet selv eller kjærlighet? Å stille slike spørsmål er like viktig når det gjelder trafikk og trafikksikkerhetsarbeid som i det vanlige liv.

Jeg representerer nok den «smale veg» i denne sammenheng

Biskop Rosemarie Køhn

Hva gir fart uttrykk for?

Den har med effektivitet å gjøre. På det personlige plan skal vi skynde oss eller sette oss i stand til å bevege oss fort fra et sted til et annet. Fart er en høyt rangert verdi nettopp som grunnlag for det å være menneske i dag. Rosemarie Køhn poengterte i sitt foredrag følelsen av at alt må skje i stor fart, og hun lurte på om fart er blitt til en verdi for oss mennesker. Vi haster fram og skal rekke så mye som mulig. Køhn er opptatt av at hastverk i livet også overføres til atferden i trafikken.

Mennesker bak farten

- Jeg hører ofte utsagnet «farten dreper», men vi bør heller spørre **hvem** dreper, sa Køhn. Bak farten er det mennesker. Mennesker tar med seg hastigheten i livet ut på vegen. Mange har også et iboende behov for spenning og utfordringer. For disse er dette ofte knyttet til fart og de tar det ut i form av fart på landevegen. Hvordan unngå at dette skjer på våre alminnelige ferdselsveier? Hvorfor må våre liv leves i høy hastighet? Har det noe med



Hva er vårt menneskesyn i forhold til trafikken og det dere gjør i Vegvesenet?, spurte Rosemarie Køhn (t.v.) på seminaret Trafikk og etikk. Det fikk nok vegsjef Helen Wigdel til å fundere litt ekstra.

livsappetitt og livsangst å gjøre og at livet er kort og vi må få med oss mest mulig? Køhn mener at vi er i fare for å la livskvalitet komme i skyggen av livskvantitet. Spørsmålet er om vi blir lykkeligere og gladere jo mer vi når.

Kollektiv handling for å trygge trafikken

TS har primært noe med holdnin-

Mennesker er unike likeverdige engangsfenomener»

Biskop Rosemarie Køhn

ger og holdningsdannelse å gjøre, både individuelt og kollektivt. Sammenlagt å kunne få en kollektiv handling for å trygge trafikken bør være målet i dette arbeidet. Køhn ønsker seg mer forskning på dette, ikke bare når det gjelder tekniske løsninger. Det er viktig hvilke spørsmål om verdier vi vil legge i bunnen av vår etiske tenkning. Dette angår samfunnsplanlegging, samfunnsorganisering og alle som driver med trafikksikkerhet. Når vi tenker etikk, tenker vi ikke i løse lufta. Vi kan tenke ut fra plikt, men vi kan også tenke ut fra mål og konsekvenser. Køhn understreker at vi

rett og slett kan sette oss ned å tenke oss og beregne hvordan vi skal og bør handle.

Mange i trafikken har lav opplevelse av seg selv

Mennesket tenker smått om seg selv. Spesielt vi kvinner har lav opplevelse av egenverdien. Hvis vi ser på mennesker som har samme verdi, klarer vi å se at mennesket har den samme verdi livsløpet ut. Hvordan vi ser på oss selv og andre er viktig også i TS-arbeidet. Vi har trafikanter som har så liten selvfølelse at de velger å ta sitt liv i trafikken. Individuelt ansvar kan ikke delegeres, kan ikke skilles fra det kollektive.

Hva er vårt menneskesyn i forhold til trafikken og det dere gjør som Vegvesen? Klarer vi å holde fast på hvert enkelt menneskes unike verdi, ikke bare som holdning i praksis som trafikketat, men også som trafikanter?

Vegen som sosial arena

Dagfinn Moe fra SINTEF mener at vegen ikke bare er en transportåre, men også et kulturfenomen og en sosial arena. Vegen er en plass hvor folk er til stede samtidig. Folk vil helst være alene på vegen, men det er hele tiden andre til stede. Han tok fram en del tall fra statistikkene vi kjenner så godt, antall drepte og skadde på vegene våre.

Trafikken skaper voldsforbrytere

Vegsjef Helen Wigdel var opptatt av at vi er avhengige av effektiv transport. Hun trakk også fram 0-visjonen som en nytenkning. Vi har lett for å diskutere 0-visjonen som et virkemiddel og generelt verdigrunnlag. Vi har lett for å ty til diverse virkemidler, denne sommeren har det vært lavere fartsgrenser. Kanskje vi blander verditenkning og virkemidler?

18 jenter fra Vestfold viste veg

128 av totalt 400 ansatte i Statens vegvesen Vestfold er jenter, og 18 av disse besøkte Kvinner Viser Vei. Tre spesielt interesserte av det annet kjønn fra Vestfold var med. Vi stilte på flere seminarer, noen var gode og andre var mindre bra i forhold til individuelle forventninger. Generelt var ikke deltakelsen fra Vegvesenet stor. Det har muligens noe med økonomi å gjøre. Vi hadde en opplevelsrik tur, både sosialt og «kvinnefaglig». Individuelt kan vi jo like eller ikke like slike «ansamlinger» av kvinner.

Stort arrangement

I løpet av de fire dagene arrangementet varte, var ca. 20.000 kvinner og menn innom utstillingen, 30 seminarer, konserter og diverse arrangementer rundt omkring i byen. 8.000 var påmeldt til messa i Vikingskipet, der ca. 400 utstillere deltok. Alt fra husflid og godt tradisjonelt håndverk til stands med kvinner i mannsdominerte yrker var representert.

Hovedsponsor

Statens vegvesen har vært en av hovedsponsorene til Kvinner Viser Vei. Ifølge ansvarlige kvinner fra vegkontoret i Hamar, er det flere årsaker til at Vegvesenet ønsket å delta. Behov for profilering når det gjelder rekruttering og generell informasjon til publikum var de viktigste årsakene. På en slik messe har vi en unik sjanse til å vise oss fram og informere om våre viktige samfunnsmessige oppgaver.

- Positiv stand å stå på,

sa Margrethe Jansen etter sin innsats på Vegvesenets stand i Viking-

skipet. Flere av oss fikk skryt for enkel og oversiktlig stand.

Folk var opptatt av vår byråkratiske og restriktive politikk når det gjelder skilting til private firmaer. Det kan også nevnes at det var interesse for rasteplasser, at de holdes rene og fri for søppel.



Astrid Barkost gjorde en innsats for Vegvesenet på standen i Vikingskipet, her under en kort hvil på kanten av sandkassen.

Resepsjonist pr. telefon

Jeg kan ikke skrive om konferansen uten å nevne overnattingsstedet. Vi ble tildelet et pensjonat 2-3 km utenfor Hamar sentrum. Greit nok, men da vi kom var det ikke senger nok, «ungjenta» i resepsjonen viste ingenting om romfordeling osv. Alt skjedde pr. telefon med en dame et eller annet sted som tydeligvis hadde ansvar for det meste. Alt ordnet seg til slutt, slik at alle fikk egen seng!



Det var yrende liv i Vikingskipet under messen Kvinner Viser Vei.

Om brente BH-er og ringer i navlen

ANN KARIN MIDTGAARD

Hva er feminisme? Sinte kvinnfolk som marsjerer i takt og kollektivt kaster BH-ene sine under parolen "Ned med puppene"? Eller selvsikre jenter med lærkort, mavekort, push up's og piercing i nese og navle? Før "kvinner viser veg" på Hamar skjønte jeg ikke problemet.

Jeg tror jeg gjør det nå.

Selve begrepet "feminisme" var et hett tema på samlingen. I en debatt med tittelen «Jenter inn i år 2000» kom konflikten helt til overflaten. Eldre og yngre femister (og «ikke-feminister») tørnet sammen i en duell med minst like høy temperatur som debattene mellom "manns-sjåvinister" og "kvinnefrontere" for 25 år siden.

- Trendy markedsfeminisme uten innhold. Dere er femister fordi det er moderne i sommer, sier feministene fra 1970-tallet. - Mannshatere uten rot i dagens virkelighet, svarer jentene.

Barrikadestormerne på 70-tallet har fått døtre med bedre utdannelse og bedre karakterer enn brødrene sine. Jentene har flyttet fra bygda og latt odelsguttene sitte ensomme igjen. De har valgt en mer utradisjonell og framtidsrettet utdannelse enn sine konservative brødre. De er stolte av sitt kjønn og framhever det gjerne med sminke, farget hår, høye sko og korte gensere som avdekker en vakert pyntet navle. De synes synd på de akterutseilte gutta. Dagens feminine feminister hater å bli kalt det svake kjønn. De matcher gutta i alt og opplever ingen hindringer på veien mot den karrieren og det familivelivet de selv velger.

Bare vent, dere blir innhentet av systemet, sier deres erfarne medsøstre. Dere må prestere mye mer enn gutta for å få samme jobb og lønn. Dere skaller i glasstaket før dere er 30 år. Blir dere vist tillit, så betyr det bare at noen mannlige sjefer har dårlig samvittig og trenger et gissel. Eller kanskje man ønsker "bedre miljø" i ledergruppa? Dere blir lurt. Alt foregår fortsatt på mennenes premisser, sier desillusjonerte barrikadestormere og provoserer dagens jenter noe vanvittig. For dette har ikke de sett noe til. Ennå.

"Feminisme" er igjen blitt et moteord denne sommeren. Bøker som den svenske "Fittisme" og den norske "Råtekst" har bidratt til det. Men dagens feminister har ikke sans for gårsdagens metoder. Mens gammel-feministene førte en kollektiv, politisk kamp mot menn og mannsamfunnet generelt, ser dagens jenter på "feminisme" som sitt personlige prosjekt. En måte å realisere seg selv på og komme seg fram her i verden. Bruke sin feminine styrke. Kamparenaen er ikke politikken, men skolen, diskoteket, arbeidslivet. Det er en stille, privat kamp.

Men feminisme er det like fullt, sier jentene. Vi har bare gitt det nytt innhold tilpasset en ny tid. Vi vil ikke være aggressive og stygge når vi kommer mye lenger med det motsatte, sier de. Akkurat det ble for mye for en av paneldeltakerne under nevnte seminar: "Kan du fortelle meg akkurat når ordet feminisme trengte et nytt innhold? Det er mulig jeg var i utlandet akkurat da. Hvorfor blir du provosert når du hører det ordet? Hvor i kroppen gjør det vondt?" Hun fikk som svar: "Det er kjedelig og bortkastet å diskutere feminisme med dere. Jeg vil heller diskutere det med menn. Da kommer jeg mye lenger!"

- Det er bare én kvinnelig vegsjef i Tanzania og det er meg, forteller Kayanda under et besøk på Vestfold vegkontor. Hun har ansvaret for én av 20 regioner i et land med 35 mill.



innbyggere, som nok ikke har samme innstilling til biltrafikk som vi er vant til. -Å være kvinne og vegsjef i Tanzania vil si at jeg hele tiden må vise styrke og kompetenhet, ellers mister jeg rett og slett jobben, sier Kayanda.

Vegsjef Eline Kayanda på besøk hos vegsjef Lepperød

Kayanda har ikke bare ansvaret for vegtrafikk og vegutbygging, men for alt som har med samferdsel og transport å gjøre. Regionen ligger i nærheten av hovedstaden Dar-es-Salaam. Det er få kvinner i ledende stillinger i Tanzania, og de er ikke flinke til å jobbe for at andre kvinner skal komme seg fram. De har nok med seg selv. De må hele tiden vise at de duger i stillingen, fordi de er kvinner!

Under sitt besøk i Norge besøkte hun Vegvesenet i Hedmark og deltok på konferansen Kvinner Viser Vei. Kayanda forteller at hun likte godt utstillingen i Vikingskipet. Det var så stort! Situasjonen for kvinner i Norge er totalt annerledes enn kvinnenes situasjon i hennes hjemland.

Kayanda har tre fulle jobber; én som vegsjef, én med mat og rengjøring når hun kommer hjem om kvelden og én som mor til små barn. I Tanzania eksisterer det ikke noe som heter «deling» av hjemmearbeid. Det er mer vanlig å betale en «maid» for de som har råd til det.

Under besøket i Vestfold hadde hun travle dager. Hun besøkte vegsjefen, fikk innføring i TS-arbeidet, besøkte Tønsberg trafikkstasjon og E 18 nordre Vestfold. Etter eget ønske besøkte hun også et sementstøperi.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

Rasfarlig område sikret langs 303 i Sandefjord

TEKST OG FOTO: KNUIT VEDELD HOVDE

En mistanke til et fjellparti på Hystadveien i Sandefjord, fikk Larvik trafikkstasjon til å foreta en befaring med geolog Helge Klüver fra Vegdirektoratet i januar i år. Han mente området var rasfarlig og burde sikres.

-Arbeidet gikk til Inter Road Fjellsikring i Bergen, etter at de hadde foreslått en arbeidsmetode som vi hadde tro på, sier Arild Birkelid ved Larvik trafikkstasjon.

I august startet firmaet opp med syv mann, og tidligere vegvesenansatt i Hordaland, Vidar Nordås, som formann. Slike jobber er uforutsigbare og man regnet i utgangspunktet med ca tre ukers arbeid.

Stor stein

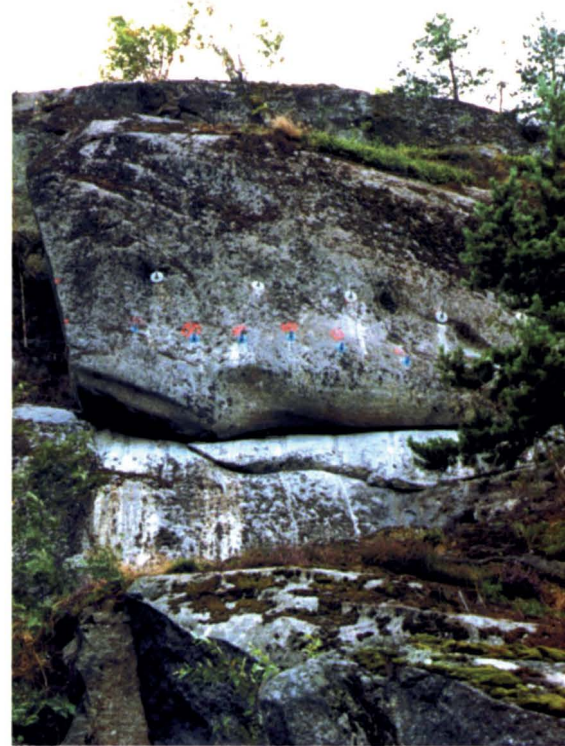
Den største steinblokka var på 1100

tonn, og man ønsket ikke den ned på Hystadvegen under boltingen. Derfor ble den boltet midlertidig i overkant og spent fast med kjetting, før boringen lenger ned kunne starte. 32mm bolter ble slått inn i hullene som også fylles med gysemasse, en slags sement. I den største steinblokka var boltene oppe i 7,5 meters lengde.

-Arbeidet gikk uten uhell og anleggsfolkene kunne avslutte allerede etter ca en uke.

Hystadvegen er en av fylkets mest trafikkerte veger og omkjøringen ble kronglete og belastende både for bilister og nabolag. Nå gikk det heldigvis raskt, sier Arid.

Den største steinblokka, med bolter tett i tett. Er det en tilfeldighet at steinen i Sandefjord ligner såpass mye på en hval?



Pavegjengen til Hallingdal

TEKST: JORUN SÆTRE/KJELL WOLD - FOTO: DAG RUNAR HAUGEN

Da det store raset gikk på Rv 7 ved Sanden i Buskerud onsdag 16. juni, ble «spesialistene» i fjellsikring fra Vestfold hentet og allerede dagen etter var de på plass. «Pavegjengen» sto på i 10 dager for å sikre stedet. De skjøt ned og rensket fjellet for løse steiner. Hovedpulsåren og livsnerven gjennom Hallingdal ble brått kuttet, og hele Hallingdal var fullstendig lammet i over en uke.

Laget fra Vestfold måtte ta to turer til Hallingdal denne sommeren. Første jobben gikk ut på å sikre stedet, skyte og renske fjellet for løse steiner. De fikk beskjed om å ta med klær for helga, men de ble der til helga etter. Det var mye løst i fjellet så tidsskjemaet sprakk fullstendig. De tok ut ca. 6-7000 km³ fjell med spett og dynamitt. Neste turen, to

uker i juli og en uke i august, jobbet de med bolting og sikring av fjellet hengende i tau.

- Dette var en skikkelig utfordring for oss, sier Sigbjørn Gjerden. Overhengen var stort og de måtte dra seg inntil fjellet i tau. Avstanden til selve fjellet fra overhengen var 6 m og det var en tøff jobb.

Kan når det gjelder

- Vi ble mange erfaringer rikere, men viste på en utmerket måte at Statens vegvesen kan når det virkelig gjelder. Vi var raskt på plass for å sikre stedet og arbeidene startet nesten omgående. Det ble lagt ned et imponerende arbeid av Vegvesenets folk i Buskerud og våre kolleger i Vestfold, sa en stolt vegsjef Trygve Rognan i Hemsedal 11. august. Da møttes 30 sentrale personer fra rasarbeidet til en skikkelig «Takk for jobben»-markering.

Følgende personer fra Vestfold har deltatt: Sigbjørn Gjerden, Dag Runar Haugen, Bent Jahr, Kjell Arne Bårnes, Andreas Styrvold og Bjørn Flåtten.



Høyt oppe over Krøderen hang gutta i «Pave-gjengen»

Trafikksikkerhetsprosjekt i Pakistan

«Vår mann i
Pakistan»,
Leif Klyve



Jeg skjønner ikke hvorfor alle ler når jeg sier at jeg har vært i Pakistan og jobbet med trafikksikkerhet! Joda, det er nok å ta tak i der. De er omtrent der hvor vi var for 30 år siden. Forskjellen er blant annet at de har biler som går i 200 km/t. Det hadde ikke vi da Norge var en ung bilnasjon. Dette gjør det ganske skremmende. Fartsgrense 120 km/t på landeveg og ingen føreropplæring. Det fører til mange tragedier. Med 150 mill. innbyggere, 3 mill. motorvogner og et relativt lite vegnett, har de ca. 7.000 drepte pr. år og ca 70.000 skadde!

TEKST OG FOTO: LEIF KLYVE

Andre januar seilte det et skriv inn på pulten min, der man søkte etter en "Information and Education Specialist" til et TS-prosjekt i Pakistan. Jeg hoppet på umiddelbart og faxet CV'en min dit. 3. februar var jobben min, et engasjement på 1,5 månedsverk under Finnroads prosjektadministrasjon. Klokketåtte om morgenen, 10. april landet jeg i Islamabad, Pakistans hovedstad, og fikk mitt første møte med folkemengden. Tusenvis av mennesker var samlet på terminalen i en kvernende trengsel, for å se etter sine kjære. I Pakistan møter hele familien fram og de er ofte 10-15 mennesker.

Så bar det ut i trafikkens kaos med sjåføren Waheed. Ut på motorveien med personbiler i voldsom fart, overlastede busser med 20 passasjerer på taket, lastebiler med rik dekor og 100 % overlast, syklist, oksekjerrer, fotgjengere og kvegdrivere! Og alle bruker hornet, hele tiden. Særlig der det står skilt med tuting forbudt. Jo, her er det godt tilrettelagt for trafikkusikkerhet.



Massive fjell og vakker natur på veg ned fra Borit lake mot Hussaini og Karakoram highway



Markedet i Mandra, utenfor Rawalpindi. Her ligger butikkene tett på begge sider av hovedvegen og det blir lett kaotisk.

Opggaven min var å komme med anbefalinger til utvikling av kjøreskolene og oppbygging av et trafikktidnannessystem, anbefale strategi for offentlig informasjon samt gi innspill til trafikkopplæring i skolen. Til tross for kaoset og villskapet, oppdaget jeg fort at de var flinke på mange måter: de mestret å kjøre med små avstander, viste alltid hvor de hadde kjøretøyet (sitt eget), den som hadde snuten foran hadde forkjørsrett. Og så er de mestere til å improvisere. De kjører gjerne over midtrabatter eller forbi på venstre side for å komme først i lys-

krysset. Så er det vilt race til neste lyskryss, og det samme gjentar seg. At syklistene blir skubbet i grøfta og at fotgjengere må løpe for

livet, syntes ikke å bekymre dem. Jo, det de er flinke til, ville jeg gjerne bygge på, men de trenger noe mer for å få til effektiv samhandling og flyt. For i sin iver stormer gjerne alle midt inn i krysset og bruker hver luke og åpning for å presse seg fram. Ikke sjelden sto trafikken helt, med 50-60 biler sammenfiltret i et kaos midt i krysset, uten at noen kom noen vei.

Den største bilen vinner

Trafikkpolitiet er mange. Dessverre mangler de utdanning, så de kan ikke bidra særlig til positiv veiledning og overvåkning. Til tross for sine maskingeværer over skuldrene ble de stort sett spyttet på hvis de stoppet noen. Det gjaldt å finne noen timide trafikanter. Og "de rike" gikk fri. De med Pajero. «Pajero-kultur», kalte de det. De med svær bil vant alltid. Slik er det på landevegen også, den største vinner. Ingen viker en tomme! Buss og tungtransport er verst, de kjører gjerne forbi hverandre selv om det



De kjører barna sine i Pakistan også

kommer trafikk imot. De små må bare flytte seg. Hornet betyr at "du skulle ikke vært der i det hele tatt, se og kom deg vekk!" Selv om det ikke var noen plass å flykte til, tutet de vilt og reduserte aldri farten.

I Karachi så jeg en buss med sikkert 20 passasjerer på taket og et snes hengende på utsiden. Bussen kjørte slalåm på motorveien i tett

trafikk i 100 km/t, på to hjul i svingene. På Grand Trunk Road, hovedveien mellom Islamabad og Peshawar, var det mer regelen enn unntaket at fem-seks biler kjørte forbi samtidig. I begge retninger. Og alle tutet. Ingen ga seg. Samtidig kjører de uten avstand mellom bilene, så det er nesten umulig å komme inn i bilrekka igjen. Men de klarer det som oftest. Med centimeters marginer. Det var ikke sjelden jeg følte at jeg hadde lyst til å stanse og spy.

Trafikkskoler har de. Ca. 20 % av befolkningen tar førerutdanning. Resten kjøper førerkort. Trafikkskole kan du starte hvis du har en bil. Opplæringen går ut på å mekke, kjøre bilen teknisk og å pugge trafikkskilt. Det finnes flere ulike lovverk, men alle er ikke gyldige, som skal være basis for vurdering av kjøreferdigheter til førerprøven. Mange steder har de egne biler med dobbelt pedalsett for førerprøven, men som oftest blir det ikke noen kjøretur, for trafikken er så tett at det er liten sjanse til å rekke tilbake til stasjonen. Men som han sa, hovedsensoren i Clifton, Karachi: "Jeg ber dem sette seg inn i bilen og starte opp. Og da ser jeg med en gang om de kan kjøre bil."

Fortsetter på side 22

Månedens lyspunkt

Månedens lyspunkt er nå delt ut fem ganger og begynner å bli kjent. Det er HTH-gruppa, ledet av Eva Monsen, som tar imot forslagene og velger ut de beste.

Her kommer navnene på de fem som har fått diplom for Månedens lyspunkt og en kortversjon av begrunnelsene.



Torsdag 19. august troppet Johan opp på Larvik trafikkstasjon og overleverte Månedens lyspunkt til Marianne Nordkvelle. Bak t.v. Knut Solheim og t.h. Helge Hågan.

gruppe veg ved Larvik trafikkstasjon, er usedvanlig hjelpsom når det gjelder ulike problemstillinger. Han stiller alltid opp raskt og med et smil - til stor glede for omgivelsene. Det var faggruppe trafikk som foreslo at han burde få diplom.

Juni: Øyvind Firman

Øyvind Firman fikk diplom for han har gjort et grundig og gjennomtenkt informasjonsarbeid i forbindelse med konsekvensutredningen (E 18 Moskvil - Gulli). "Han har lagt verdiene til grunn for arbeidet," heter det i i begrunnelsen, som avsluttes med: "Resultatet er at folket har fått et tillitsfullt forhold til Statens Vegvesen Vestfold."

Juli: Marianne Nordkvelle

Marianne gjorde en feil som resulterte i at en førerprøvekandidat urettmessig strøk til førerprøven. Hun oppdaget selv feilen og overleverte etter arbeidstid roser til kandidaten. Han ble selvfølgelig kjempeglad over at han hadde bestått. "Med ærlighet og respekt har Marianne vist at hun legger verdiene til grunn for sine handlinger," avslutter begrunnelsen.

Mars: Mia Bruknapp

Mia Bruknapp har laget påskepynt hjemme uten noen form for godtgjøring verken når det gjelder penger eller tid. Hun pynter opp til glede for alle som bruker kantina, snakker aldri om det - bare gjør det i det stille.

April: Jan Sigurd Torp

Jan Sigurd Torp er vaktmester på vegkontoret. Etter å ha hørt en

stresst informasjonsarbeider klage over vond nakke og dårlig stol, byttet han enkelt og greit stol med henne. Han hadde nemlig selv en stol som var mye bedre. "Du sitter jo foran skjermen hele dagen, så du trenger den mye mer enn jeg," var meldingen fra Jan. Mottakeren ble naturlig nok både overrasket og glad.

Mai: Harald Inderhøy

Harald Inderøy, som jobber på fag-

Personalpolitikk i en omstillingstid

Arbeidet med å lage en felles personalpolitikk for Statens vegvesen Vestfold har startet. Det høres passe tørt og byråkratisk ut for de fleste. Noe som sikkert tar masse tid å lage og ender opp i enda et papir med enda flere fine ord. Derfor spurte vi Eva Borge, som leder arbeidet, om hvilket behov personalpolitikken skal dekke. Hvilke endringer vil vi merke?

Personalpolitikken skal beskrive hvilken personalbehandling vi ønsker å ha - og sørge for at den blir lik i hele organisasjonen. Forhåpentligvis vil det føre til større forutsigbarhet, trygghet og likhet, noe som er spesielt viktig i en omstillingstid, sier Eva.

- Første skritt blir å klarlegge hva lover og regler sier at vi kan og ikke kan gjøre. Så må vi diskutere hvilken personalpolitikk vi ønsker å føre de nærmeste årene. Til slutt må vi skrive den ned så kort og presist som mulig, slik at hver enkelt vet hvilke regler og retningslinjer som gjelder.

Hva skal personalpolitikken egentlig innholde?

- Personalpolitikken skal ta for seg seks delområder: lønn, likestilling, rekruttering, ledelse, kompetanse og livsløp. Politikken på hvert område skal fungere som en veileder både for ledere og medarbeidere.

Hvorfor setter vi i gang med dette akkurat nå?

- Personalpolitikk er ett av fire områder hvor det ble bestemt å utarbeide en politikk i forbindelse med HTH-prosjektet. Dessuten er det behov for en lokal konkretisering av etatens personalpolitikk, som Vegdirektoratet nettopp har utarbeidet. Ikke minst krever det forestående effektiviserings- og omstillingsprosjektet en klar personalpolitikk, sier Eva.

På hvilke måte skal personalpolitikken utarbeides?

- Arbeidet skal foregå i to grupper. Personalkonsulent Stig Larsen og jeg skal lede hver vår, forteller Eva. - Hver gruppe består av fire fagforeningsrepresentanter, to avdelingsledere og seks andre ledere fra ulike deler av organisasjonen. I følge hovedavtalen i staten skal personalpolitikk utarbeides i fellesskap mellom arbeidsgiver og arbeidstakerorganisasjonene.

- Oppstartmøtet for begge gruppene er 31. august, og arbeidet skal være ferdig i god tid før nyttår. Det er planlagt tre halvdags-samlinger i hver gruppe, med noe arbeid i mindre grupper innimellom. Vi vil bruke instruktører i prosessen, og en viktig effekt av arbeidet er læringen som skjer underveis.

Hva er dine ambisjoner for resultatet?

- Jeg har nøkterne ambisjoner for hva vi kan få til på så kort tid. Målet er et klart og entydig dokument på inntil to sider pr delområde. Et dokument hvor det er gjort noen klare valg. Verdien av dokumentet er helt avhengig av viljen til å gjøre disse valgene, mener Eva.

- Jeg ser problemene med å få det til. Avveiningen mellom frihet og regler er alltid vanskelig. Folk ønsker både klarhet og frihet. Dessuten er det lett å bli for generell når man skal si ting kort. Hovedutfordringen blir imidlertid å sørge for at personalpolitikken blir etterlevd i praksis. At det blir handlinger, ikke bare holdninger.





Ole Johannes Nedrebø
Overingeniør
Geodata/ Eiendommseksj.

Ole Johannes Nedrebø - Ole Johs blant venner - begynte 1. august i fast stilling som overingeniør på eiendomsseksjonen. Han skal hovedsakelig jobbe med Geodata. Ole Johs er sivilingeniør og har studert karttekniske fag i fem år på Norges landbruks-høgskole. Etter studiene jobbet han to år i Fotonor AS, hvor han var dataansvarlig og jobbet med prosessering.

- Førsteintrykket etter en uke er glimrende, det ser ut til å være fine arbeidsoppgaver, sier han. Ole Johs er fra Jølster i Sogn og Fjordane, har bodd i Tønsberg ett års tid og trives i Vestfold. Sunnfjordingen er 26 år og samboer. Fritid har det ikke vært mye av de siste to årene, men han spiller litt squash.



Kåre A. Jacobsen
Inspektør
Larvik trafikkstasjon

Kåre A. Jacobsen begynte 5. mai i år på Larvik trafikkstasjon i to års engasjement som inspektør.

Han arbeider i hallen med periodisk kontroll. Kåre har jobbet 15 år hos et bilsenter i Sandefjord. Han begynte som læregutt og var verkstedsmester da han sluttet for å begynne i Vegvesenet. Han har fagbrev som bilmekaniker og har tatt en god del kurs gjennom årene.

- Jeg begynte å bli litt rastløs, hadde bare jobbet ett sted og følte at hvis jeg skulle få en forandring måtte jeg gjøre det NÅ, forteller han.

- Jeg er helt overveldet over den fine mottakelsen jeg har fått, sier Kåre, som tydeligvis stortrives.

Kåre er 34 år, gift og har to sønner. Han er fra Sandefjord og bor der. Fritiden bruker han på familie, venner og snekka.

Marit Synnes Lindseth begynte 5. august i nyopprettet stilling som kollektivtransportkoordinator. Hun skal også fungere som sykkelkoordinator.

Marit er utdannet bygningsingeniør ved NTH Trondheim. Hun har jobbet i Oslo kommune siden 1988, de siste 5 år ved Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. Siste året har hun hatt barse尔permisjon.

- Jeg ville gjerne fortsette å jobbe med kollektivtrafikk og hadde godt inntrykk av Vegvesenet. Dessuten ønsket jeg å jobbe i Vestfold, forteller hun.

Marit er opprinnelig fra Horten og bor der nå. Hun er 36 år, gift og har to barn.

Hun liker å lese, gå tur og å pusle med håndarbeid.



Mart Synnes Lindseth
Kollektivtransportkoordinator
Trafikkavviklingsseksjonen

Marit Wroldsen Dahl er nok et nytt fjes for mange fordi hun har hatt 3 års permisjon.

Marit har vært i Vegvesenet siden -83. Fra 95 var hun ansatt som sekretær på trafiksikkerhetsseksjonen, men jobbet som saksbehandler på skiltsaker.

- Jeg ble inspirert av Anne Mai (Presthaug) og søkte om likestillingsmidler. Det er veldig inspirerende å komme tilbake og se at det skjer forandringer. Jeg får nå nye arbeidsoppgaver, blant annet skal jeg være sekretær i fylkestrafiksikkerhetsutvalget (FTU), forteller hun.

På de tre årene hun studerte har hun tatt grunnfag og mellomfag i sosiologi, grunnfag i administrasjon og ledelse pluss grunnfag psykologi.

Marit er 36 år, gift og har en sønn på 19 og en datter på 12 år. Hun er fra Husøy og bor der.

Med gammelt hus, stor hage og to aktive barn har hun nok å henge fingrene i, men hun får tid til å trene.



Marit Wroldsen Dahl
1. konsulent
Trafiksikkerhetsseksjonen

Tjenesteavslutning -99

Vegvesenets ambassadører

30. juni var det tjenesteavslutning i Storgaten 11 i Tønsberg, for å hylle de som har gått av med pensjon det siste året. Nydelige lokaler, god mat og god service skapte en fin ramme rundt arrangementet.

Johan oppfordret alle de nybakte pensjonistene til fortsatt å være Vegvesenets ambassadører, og til å holde kontakten.

- Gi gjerne tilbakemeldinger på hva dere synes om det vi eller jeg gjør, sa Johan, og delte ut de tradisjonelle gavene. Etter middag vanket det kaffe, kake og mange godord fra lederne til den enkelte pensjonist.



På bildet fra venstre: Kristian Pedersen, Ivar Wiik, Johan Lepperød, Signe Pedersen, Annlaug Wold, Ole Gunnar Lyngdal, Torleif Henninen og Jermund Bjørge. Magnus Bøie og Frank Larsen var ikke til stede.

Vi gratulerer!

60 ÅR

Leif M. Kihle,
3. september

Allan Kristiansen,
23. september

70 ÅR

Else Marie Christensen,
10. august

75 ÅR

Rolf Hansen,
15. juli

Martin Nordkvelle,
27. juli

80 ÅR

Kittil Lien,
11. september

Jørgen Søgård,
18. september

85 ÅR

Simon Eilertsen,
3. september

TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN

Takk for oppmerksomheten på min 60-årsdag.

Hilsen Anne Tjøm

Takk for oppmerksomheten i anledning min 70-årsdag. En spesiell takk til gjengen i Sande.

Magnus Solum

Tusen hjertelig takk for gaver og oppmerksomhet i anledning min 50-årsdag.

Georg Johnsen

Hva er egentlig meningen med HMS?

ØYVIND LINDSETH - PRODUKSJON

FOTO: BJØRNAR TVEITAN

Jeg er ikke alene om å slite med yrkesrelaterte skader. Spesielt slitasjeskader på rygg, nakke og skuldre er utbredt blant oss gutta i utedriften. Når det blir for ille og jeg må sykemelde meg, hender det at jeg spør meg selv hvorfor vi ikke kan få hjelp på HMS-seksjonen. Seksjonen for Helse, Miljø og Sikkerhet består av 4 personer. Der er det også en heltidsansatt fysioterapeut, som - så vidt jeg vet - skal jobbe med alt annet enn å kna vonde rygger, nakker eller skuldre.

Jeg forstår at HMS må bruke ressurser til forebyggende arbeid og tviler ikke på at arbeidet med tilrettelegging av arbeidsforhold er viktig. Men må det ene nødvendigvis utelukke det andre? Kunne ikke fysioterapeuten brukt for eksempel 50 % av arbeidstiden til å ta imot pasienter, så hadde vi kanskje sluppet mange sykemeldinger?

Jeg kan for så vidt være enig i at helse er eget ansvar. Det er bare det at mange av oss ikke har råd til å kjøpe slik behandling - hvis vi i det hele tatt skulle være så

heldige å komme inn hos en fysioterapeut. Her i Sande er det som regel 3 til 4 måneders ventetid på fysikalsk behandling.

Tenk hvis Vegvesenet hadde hatt en fysioterapeut man kunne gå til for behandling!

Jeg skulle gjerne betalt en mindre egenandel, det er kanskje et nødvendig onde for å unngå misbruk. Jeg - og mange med meg - mener ordningen raskt ville spart seg inn, i og med at det ville blitt færre og/eller kortere sykefravær.

Hilsen Øyvind Lindseth

ANDRE FORHOLD OG HIMMELSTRØK

Fortsatt fra side 17



Pakistannerne er mer opptatt av dekor enn av bilens tekniske tilstand. Mange lastebiler og busser er de reneste kunstverk

Overlast er et annet typisk problem. det var ikke uvanlig med Suzuki pick-ups med 18 personer ombord. De er fabelaktige til å laste og surre. De får med seg dobbelt så mye som bilen er beregnet for, og det er fint, for de får betalt pr. tonn. De fleste tungbilførere er hentet rett fra bygda, har ingen utdannelse, kan ikke lese, tygger cocablader og kjører 18 timer i døgnet. Vegkroppen på den nye motorvegen østover fra Rawalpindi var totalt moset i stykker etter noen måneder på grunn av substandard materialer i vegkroppen og dundrende overlast. Og transportørene klager over dårlige veier som ødelegger dekk og bil!

Etter 10 workshops omkring i landet, hadde jeg stoff nok til å komme med anbefalinger. Her gjelder det å begynne i det små, med en trinnvis prosess og målrettet arbeid. Planer er et fremmedord for pakistannerne, akkurat som risiko. Men de er avhengige av utenlandslån for å drive TS-prosjekter, og utlåneren, f.eks. World Bank, kan bidra sterkt med prosjektstyring. Da kan ting bli mulig. Og det var tydelig at samferdselsministeren virkelig var tent på at et nasjonalt TS-råd skulle opprettes og situasjonen tas på alvor. Jeg håper derfor at de kommer i gang. For det er flinke folk. De kan få til det meste, hvis de vil.

Spilte to kamper - fikk pokal for beste bowlingserie

TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK

Vega steller også med bowling og har tre lag. På tampen av bedrifts-serien slo Anne Hvitmyr Widerøe til og sikret seg prisen for beste enkeltserie denne sesongen. Anne ble altså den av damene som scoret flest poeng på én runde med 224 poeng. Beste mann sikret seg prisen med 277 poeng.

- Jeg skulle vært med før i serien, men datoene passet aldri. Fjerde siste og

tredje siste kamp i serien hadde jeg endelig anledning til å spille, forteller Anne, som stilte opp for Vegas andrelag. Da var det 10 år siden sist Anne spilte bowling, og hun kan telle antall ganger hun har bowlet på to hender.

- Dette var en "Once in a lifetime"-opplevelse. Det er veldig morsomt å bowle, og jeg vil oppfordre alle til å bli med, sier en fornøyd Anne.



Årets pensjonisttur til Finnskogen

Etter at alle 57 deltakerne var plukket opp, ble det servert kaffe og rundstykker på Kløfta Veikroer. Turen gikk så videre mot Finnskogen via Kongsvinger.

Neste stopp var en antik- og bruktlåve. Der var det mye å se på, og noen fikk handlet litt. På Mullikkala Mat og Miljø ble den tradisjonelle retten i området,

"motti og flesk", servert (kjempegodt, men veldig mektig). Etterpå var det morsomt og interessant kåseri om Finnskogen i gamle dager.

Bussene tok en snartur innom Sverige, hvor deltakerne kunne bedrive litt grenshandel, og på hjemturen vanket det kaffe og wienerbrød på Sandgrunn Kafé.

Deltakerne satte stor pris



på at vegsjefen kunne være med, og det virket som om alle var fornøyde med turen.

Deltakerne på årets pensjonisttur utenfor Mullikkala Mat og Miljø.

Noen ganger er det «åltreit» - å være vegsjef

En dag på forsommeren fikk Johan en aldeles fantastisk bukett med markblomster. Den hadde Laila Andersen, en syklist fra Slagen, plukket i grøftekanten på veg inn til byen. Laila er nemlig ivrig

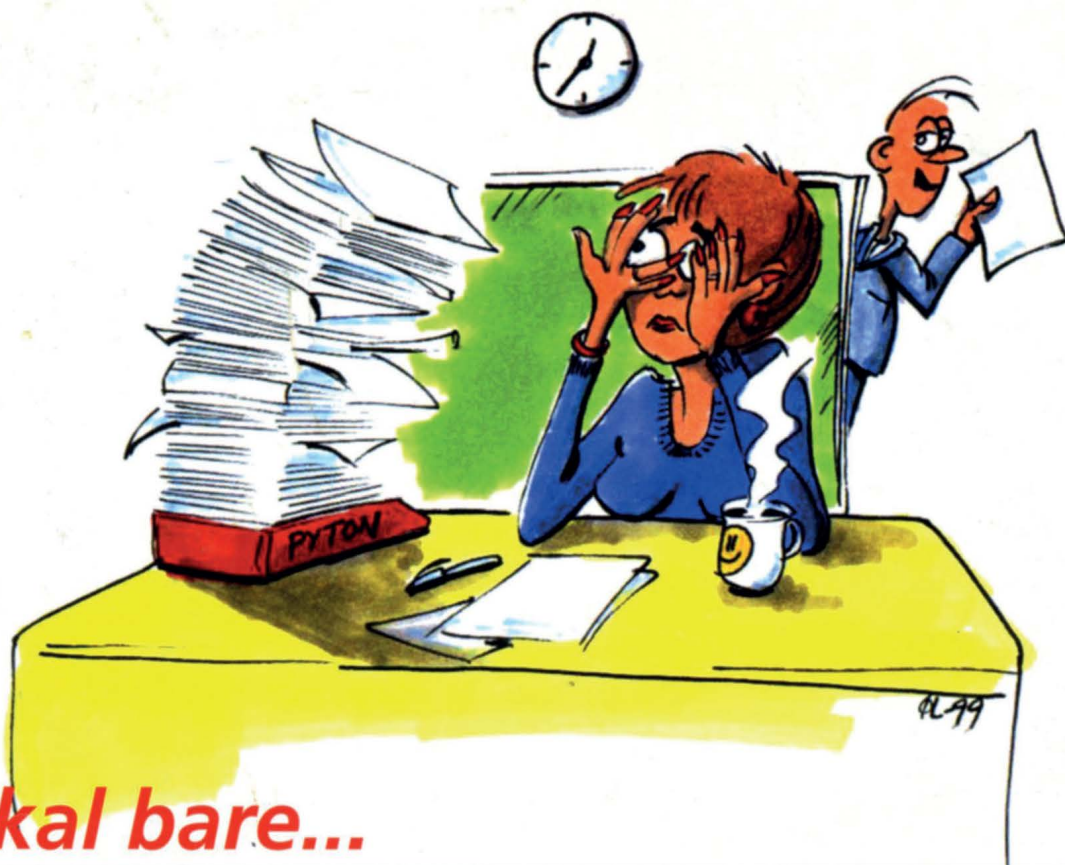
tilhenger av blomster langs vegen, så sammen med blomstene kom en oppfordring om å ikke klippe vegkantene fortidlig.

Før klippet vi når det passet oss best, nå er vi opptatt av

å bevare «landets lengste blomsterbed», forsikret vegsjefen med nesa godt nede i buketten.



TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK



- skal bare...

TEKST: ANNE METTE STORVIK

Er det ikke merkverdig hvordan vi (jeg nekter å tro at jeg er alene om dette) klarer å finne unnskyldninger for å utsette enkelte arbeidsoppgaver? Det kan være hva som helst. Ut fra "dårlig-samvittighet-bunken" min kan jeg konstatere at disse oppgavene har en del fellestrekk:

De er store og /eller diffuse

De krever en del arbeid, men som regel er de ikke så ille som jeg tror. De krever en del tankevirksomhet og egner seg ikke til å ta frem sent på dagen. Det er da jeg sier at "skal bare få unna no' annet småtteri først".

De er ikke morsomme

Noen av dem er direkte pyton - og innerst inne håper jeg antakelig at et mirakel skal skje sånn at jeg slipper unna. Disse utsetter jeg med: "Skal bare psyke meg opp først."

De er ikke tidsbestemte

Med en helt klar tidsfrist (og helst litt for kort) er det litt enklere å få gjort no' med svineriet. Er det ingen tidsfrist sier jeg at jeg "skal gjøre det bare jeg får hue over vannet".

De haster ikke

Hvis jeg bare titter meg litt rundt, finner jeg alltid noe som haster mer. Rydde kontoret for eksempel. Arkivere filmer. Vanne blomstene. Disse blir utsatt til siste minutt med: "Skal bare gjøre no' annet først som haster så innmari."

Enkelte har kanskje stusset når jeg gledesstrålende har tatt imot en ikke altfor festlig arbeidsoppgave. Da har jeg antakelig lett med lys og lykte etter et påskudd til å utsette en sånn pyton-jobb...



Statens vegvesen
Vestfold