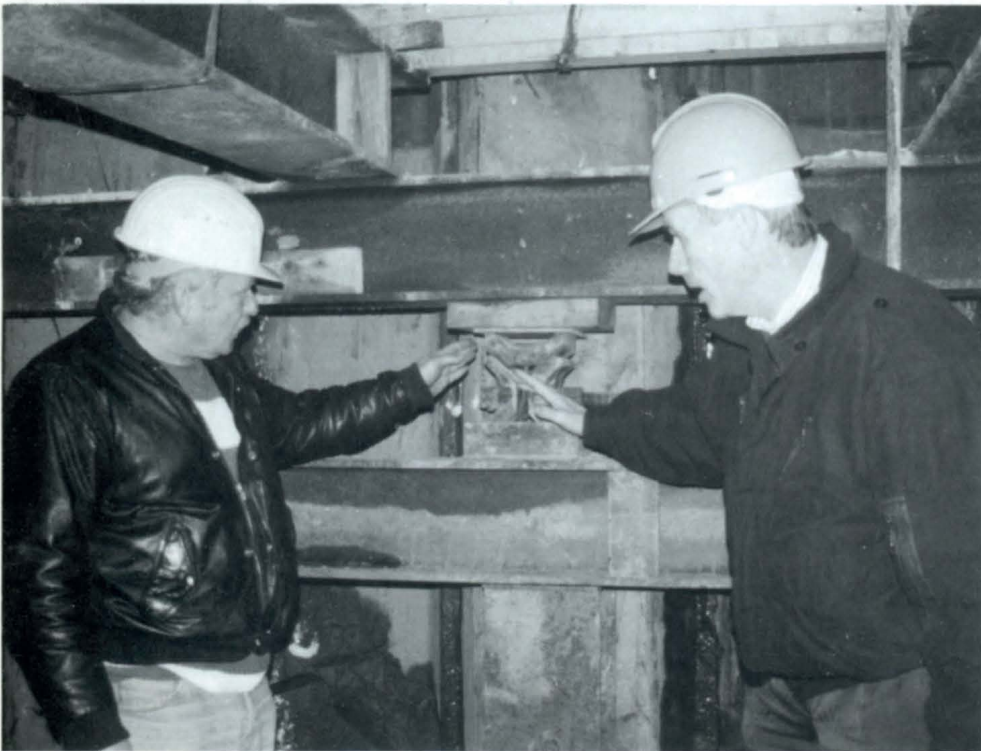


# Vestfolder'n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 1, 20. årgang, 7. januar 1993

## Bærer 300 tonn!



*Oppsynsmann Eivind Holtan har utviklet forskalingsvogna som er i bruk ved byggingen av taket på den 700 meter lange miljøtunnelen i Horten. Her sammen med vegsjef Johan Lepperød (t.h.).*

Forskalingsvogna Eivind Holtan har utviklet i forbindelse med miljøtunnelen i Horten er ingen liten sak. 24 tonn veier den, og den tåler belastningen av 300 tonn armering og betong. Holtan vurderer å ta patent på vogna som har gjort den smidige og gode framdriften på riksveg 19-anlegget mulig. Mye tid og energi er lagt ned for å finne den riktige forskalingsløsningen for dette utradisjonelle prosjektet.

### Side 8 - 9



Statens vegvesen  
Vestfold

Tips oss!  
Ring redaksjonen  
033 71 704/705



Økt miljøtillit  
Side 5



Landskaps-  
arkitekt på  
plass

Side 16

KRØSUS

Side 6

## Smått er godt, men hvor mye skal det koste?

Driftsutredningen som konkluderer med at vi skal satse på ett område i Vestfold i framtida, blir heftig diskutert blant de det angår mest. Dette er selvfølgelig ikke merkelig. For alle på driftsavdelingen har områdeinndelingen stor betydning for jobben som skal gjøres, enten de nå er i en posisjon hvor styring og økonomi er det dominerende hensynet, eller de er mest opptatt av innholdet og trivselen i den jobben de skal gjøre til daglig.

"Smått er godt" sies det fra tid til annen, og med det menes det vel at små enheter kan ha styrker som går tapt når de store overtar. Fleksibilitet og nærheten til arbeidsoppgavene er en slik styrke. I store enheter blir det ofte byråkratiet som skal organisere det hele. Jeg sier ikke at det er slik det vil bli om vi konsentrerer oss om Ås, men det ligger helt klart en fare her. Området vil bli det desidert største i landet både i antall ansatte og antall kilometer veg. Mye av kulturen i vegetaten bygger på det lokale initiativ og på lokale løsninger. Husk på at utgangspunktet for den moderne vedlikeholdsorganisasjonen er **vegvokteren**. Og som vegvoktere tror jeg også mange føler seg rundt om i rodelagene i dag.

-Rodelagene skal jo bestå, vil kanskje noen si, og det er jo riktig. Men det vil bli et veldig langt sprang fra det folket ute opplever som viktig og riktig og opp til oppsynet bak sine pc'er på Ås. Her ligger den store faren ved å satse for stort, ved å gape over for mye.

Jeg tror neppe noen vil være uenig i at nærheten dagens organisasjon har til lokalsamfunn, vegbrukere og naboer er en vesentlig styrke, og at dette vil bli skadelidende om vi satser på ett område. Likevel;

dette er et gode som har sin pris. Og det spørres hvor høy pris vi er villig til å betale for det. Skal vi opprettholde dagens områdeinndeling må det bygges ny vegstasjon i nordfylket. Bare dette gir en kapitalutgift hvert år framover på 3 mill. kr. Jeg har vanskelig for å skjønne at ikke mindretallet i arbeidsgruppa ser at dette vil være en ytterst tvilsom investering. Avstanden fra Ås til Snekkestad i Holmestrand er jo ikke mer enn noen få mil.

I tillegg kommer de ekstra kostnadene ved at alle de lokale beslutningene som tas (f.eks. på maskinsiden) ikke er godt nok samordnet i dagens system. Samtidig som vi skal huske på at økt reiseavstand både til/fra og i jobb, særlig for oppsynet, både er en økonomisk og miljømessig utgiftsside.

Ett område gir bedre styring i stort, men neppe i smått. Maskinutnyttelsen vil helt sikkert bli bedre, men de lure lokale tilpasningene vil bli tyngre å få til. Jeg kan heller ikke fri meg helt fra følelsen av at modellen flertallet går inn for har et visst preg av å være et eksperiment. Argumentene peker derfor i alle retninger. Spørsmålet blir hvor stor vekt man legger på hvert enkelt av dem.

Kanskje finnes det en gylden middelveg?

### Vestfold er'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Postboks 2004, 3103 Tønsberg, tlf. 033 71 704/05

Redaktør: Erik Thomassen

Journalist: Jorun Sætre Bringaker

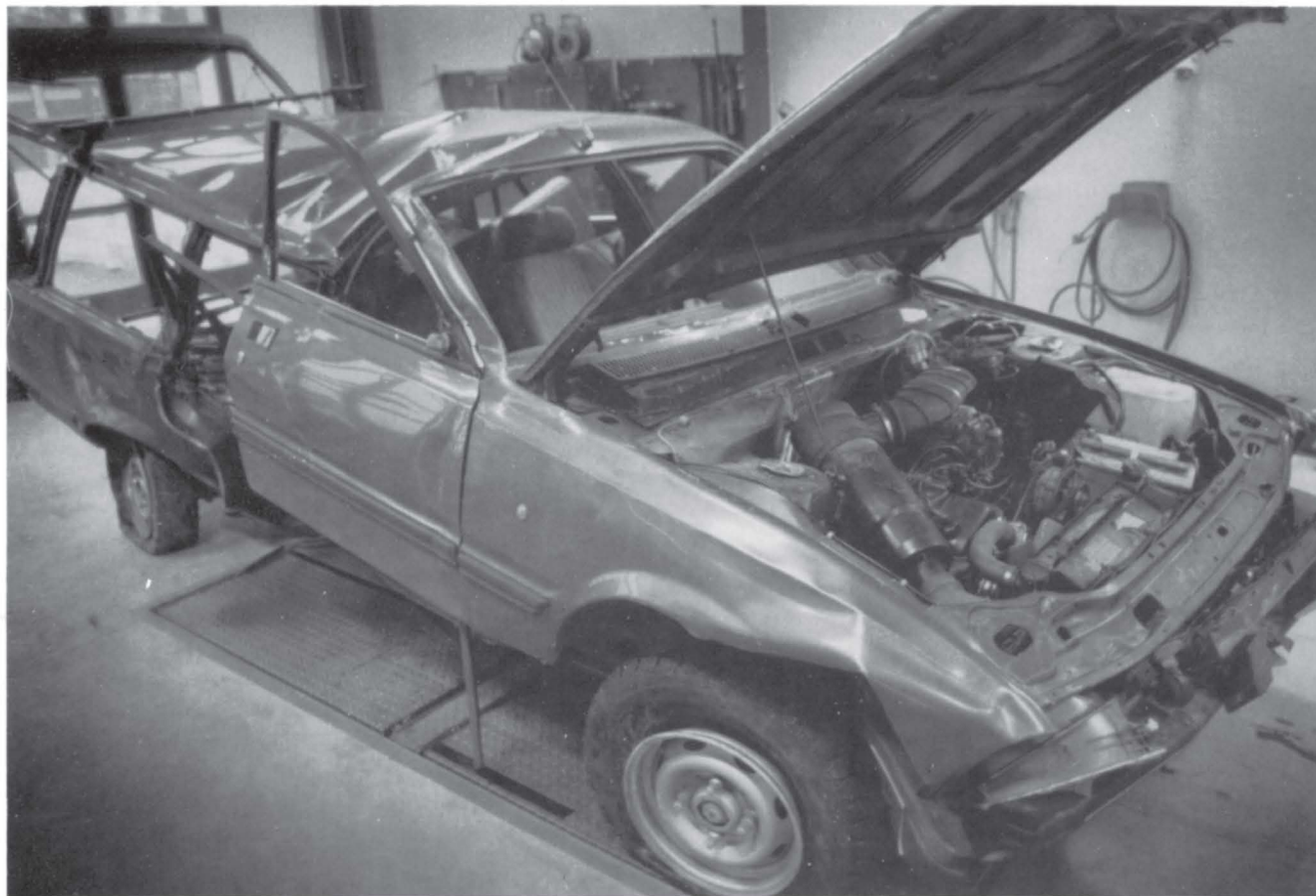
Redaksjonsrådet:

Irene Enerud,  
Stein Erichsrud,  
Tore Kaurin,  
Per Arne Nilsen,  
Kristin Sande

Trykk: Horten Print-Shop, Opplag: 750

Året som gikk:

# Stabil trafikk - få ulykker



*En rekke stygge møteulykker på E 18 vil bli husket fra 1992, men samlet sett var året kanskje det tryggeste året i trafikken på svært lenge.*

**1992 var kanskje det tryggeste året i Vestfold-trafikken i moderne tid. Når alle rapportskjemaer er kommet inn, er det godt håp om at "målet" på maksimum 410 personskadeulykker blir nådd. De siste årene har ulykkesantallet ligget på ca. 440. Trafikken på vegene var fram til 1. desember den samme i 1992 som året før.**

**Erik Thomassen**

-Det er utviklingen utover høsten som har lagt grunnlaget for de positive tallene, sier

Anne May Presthaug på Trafikant & kjøretøy til Vestfolder'n. Særlig er tallene for november oppsiktsvekkende lave. - Bare 20 ulykker i en måned med mye glatte og isete veier er nesten mistenkelig, sier hun. Fra Nord-Jarlsberg politidistrikt er det f.eks. kun meldt om en eneste trafikkulykke i november, og dette var ulykken på Fossbru i Sande hvor to mennesker omkom. Nå er det helt vanlig at noen rapporter kommer noe seint inn, og dersom dette ikke gjelder et vesentlig større antall enn det som har vært vanlig, vil bildet av 1992 som et godt år for trafiksikkerheten bestå.

Fram til 1. desember viste tallene for trafikkutviklingen en nedgang på 0,1 % i forhold til i fjor. Dette er tall som omfatter veier over hele fylket. Gjennomgående var det vekst i trafikken fram til ca. 1. juli, mens

det etter denne tid har vært en svak nedgang. Helgetrafikken har i 1992 økt med 0,3 %, og det gode været på forsommeren gir her klare utslag. I mai var f.eks. trafikkveksten i helgene hele 6,8%.

På E 18 kan man registrere en svak nedgang i trafikken ved Gunnestad i Sande, mens Klinestad i Sandefjord har 1,3 % i trafikkvekst totalt og 3,0 % i helgene.

På 308 ved Vrengen, som kanskje gir den beste indikatoren for utviklingen i fritids-trafikken, registreres en tilbakegang på 1,1%, men med store forskjeller innenfor året. I mars var økningen i helgetrafikken hele 19,0%, og det gode været ga økning på 6,0 og 2,5 % i helgene i mai og juni. Så ble folk tydeligvis mett av sjø og sol, for i juli og august var trafikken 10 % lavere enn i fjor.

# Tåler du ris?

Kan ikke ledelsen fortelle meg hva de synes om måten jeg gjør jobben min på? Dette er et spørsmål vi ofte møter i etaten vår. Jeg opplever at det nærmest er en hunger etter tilbakemelding fra enkelte. Og det er viktig å gi signaler om hva vi synes. Skal vi opprettholde en positiv utvikling og justere kursen der det er nødvendig, må alle som har ledelsesansvar være bevisst på at ros og konstruktiv kritikk er ett av våre viktigste virkemidler i styringen av etaten.

Jeg tror vi er kommet et stykke i riktig retning hva angår å gi ros her hos oss. Positiv tilbakemelding er lett å gi, og den er alltid like velkommen hos dem som blir den til del. Men hvordan er det når det er grunn til å kritisere det som er gjort, når vi er misfornøyd, når vi føler at det er nødvendig å korrigere kursen? Da er det tyngre. Og da opplever vi også at tilbakemeldingen ikke oppfattes som særlig velkommen. Hvorfor kommer du til meg? Det er jo så mye annet som er skakt og galt i denne etaten, og ikke minst hos ledelsen! Og vet du egentlig hva andre driver med?

Jeg tror det er viktig å slå fast at skal vi komme videre, er det nødvendig at vi i større grad også griper fatt i det som ikke går som det skal. Ellers luller vi oss lett inn i en situasjon der vi ikke greier å utvikle oss på annet enn det vi allerede er god på. Problemområdene våre vil bestå, og vi vil ikke få grepet fatt i det som må gjøres bedre. Det virker selvfølgelig også negativt på de som gjør en god jobb, at andre ikke får kritikk når det er åpenbart at oppgaven kunne ha vært løst på en bedre måte.

Fra tid til annen opplever vi at det fattes vedtak i ledelsen uten at disse følges opp. Dette gjelder både på vegkontoret, i biltilsynet og ute i driften. Et eksempel er f.eks. de klare signalene som er gitt om at tomgangskjøring av biler og maskiner ikke skal forekomme. Dette etterlevs ikke. Jeg mener ikke at ledelsen skal opptre som politi i buskene for å finne ut om folk gjør som det forventes av dem. Men vi må i allefall få en kultur for at man blir møtt med forståelse når slike ting blir tatt opp.

Det er lov å klage på ledelsen også. Det gjøres, og ofte med rette. Mange klager på manglende styring på eget område, men jeg må si at jeg ofte lurer på om man egentlig ønsker mer styring. Slik det fungerer i dag tas mange viktige beslutninger for virksomheten på lavere nivå. I noen tilfeller er dette riktig, i andre er beslutningene så prinsipielt viktige at de burde vært tatt høyere opp i systemet. EDB er typisk i så måte. Området er lite tilgjengelig for de som ikke er fagfolk,

og resultatet er at ledelsen ikke klarer å få styring med det. Men det er flere slike områder. Etterhvert som utviklingen går blir vi stadig flere eksperter med egen fagterminologi og innviklede problemstillinger som man ikke uten videre kan sette seg inn i når en har hele - eller store deler av - virksomheten som ansvarsområde. Til gjengjeld (og kanskje nettopp derfor?) hender det at ledelsen behefter seg med saker som helt klart hører hjemme på et lavere nivå. Det bør vi også endre på.

En seksjonsleder sa det slik da jeg spurte han om han egentlig ønsket mer styring fra ledelsen: Ja, men det må være god styring. Og da er man jo selvfølgelig like langt, for hvem er det som skal bestemme hva som er god og dårlig styring? Jeg har en mistanke om at mange gjerne vil at de beslutningene de selv tar skal tas av ledelsen. Og når ledelsen beslutter anderledes, klager man på dårlig ledelse.

I bunn og grunn tror jeg det er en del av etatskulturen som gjenspeiles i de forholdene jeg har tatt opp her. Det sies om Vegvesenet at det finnes småkonger på nesten hver eneste tue. Dette gjelder ikke bare på vegsjef-nivå, men også langt nedover i organisasjonen. Denne individualismen er selvfølgelig en veldig styrke for etaten. Vi har folk som er vant til å ta beslutninger, og byråkratiet kan holdes på et rimelig lavt nivå. Men det ligger også en fare i dette. Det er tungt nok å snu en supertanker om ikke hver og en av mannskapet også skal ha anledning til å foreta selvstendige vurderinger til enhver tid av de beslutninger som er tatt. Og enda verre om man ikke tåler å høre at man har gjort en dårlig jobb eller har unnlatt å utføre det man skulle.

Etaten vår er på mange måter godt rustet til å møte de kravene som overgangen til målstyring medfører. Vi er vant til å definere mål, og vi er vant til å ta beslutninger. Men kulturen vår kan også bli en sperre om vi ikke også vender oss til å ta signaler på godt og vondt, og etterleve dem. I framtida kommer kravene til oss som etat til å skjerpes kraftig. Myndighetene kommer til å forlange at vi når de målene de har satt for oss på en mest mulig effektiv måte. Til gjengjeld kan vi kanskje oppleve å få bonuslønn når vi lykkes. I en slik situasjon må vi nok vende oss til betydelig tøffere forhold også internt. Klapp på skulderen vil man fortsatt kunne få, men kanskje må vi vende oss til at målstyring vil kreve kraftigere styring også på upopulære områder.

Tore Kaurin

Denne måneden:  
Ass. vegsjef  
Tore Kaurin

# Økt tillit på miljø

**Folk tror stadig mer på at vi er opptatt av å forbedre miljøet. En intervjuundersøkelse foretatt av Opinion as i begynnelsen av desember viser at hele 59 % av befolkningen i Vestfold mener at Statens vegvesen "i stor grad" eller "til en viss grad" er opptatt av miljøet. For ett år siden var andelen som mente det samme 52 %.**

## Erik Thomassen

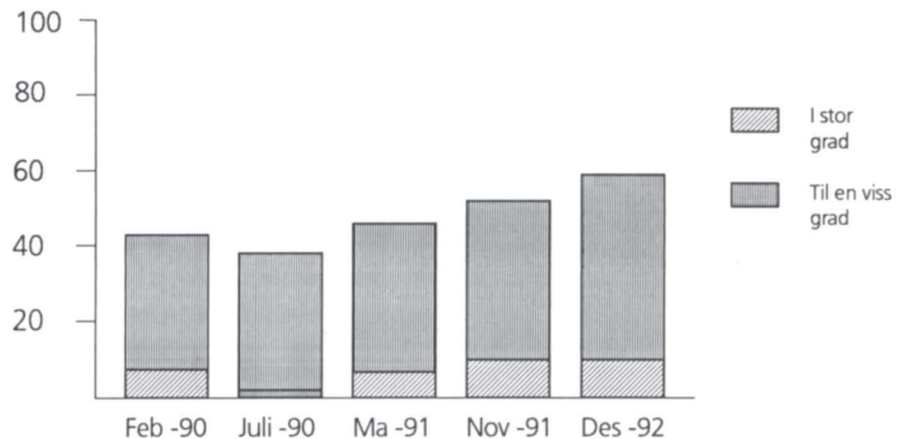
De samme spørsmålene er nå stilt i fem meningsmålinger fra februar 1990 til i dag. De to siste årene har økt troverdighet på miljøsidens vært et hovedsatsingsområde for informasjonsinnsatsen vår, og undersøkelsene viser betydelig framgang i folks tillit til oss på dette viktige området. I juli 1990 var det bare 38 % som svarte at Vegvesenet "i stor grad" eller "til en viss grad" er opptatt av miljøvern. I mars -91 var vi kommet opp i 46 %, i november -91 i 52 %, og nå altså helt opp i 59 %.

På informasjonssiden har miljø vært et hovedsatsingsområde i 1992, med miljøheftet som ble utgitt i samarbeid med Natur & ungdom som det tyngste innslaget. Miljø kommer til å bli et nasjonalt satsingsområde på info-siden i 1993.

Også når det gjelder effektiviteten vår viser undersøkelsen en fortsettelse av den positive utviklingen vi har kunnet registrere de siste årene. 74 % av de spurte svarer nå at effektiviteten vår er "svært god" eller "ganske god". Dette er en framgang på 1 % fra i fjor, men andelen som svarer "svært god" er noe redusert. Dette er naturlig med tanke på at det var på denne tiden i fjor vi åpnet E 18 i Stokke med store besparelser både i tid og penger.

Også når det gjelder trafikksikkerhet er utviklingen positiv. 44 % mener at vi i stor grad er opptatt av ts (91: 42%), mens 46 % mener at det er vi til en viss grad (91: 40%).

*I hvilken grad mener du Statens vegvesen Vestfold er opptatt av miljøvern? (Svaralternativer: i stor grad, til en viss grad, i mindre grad, ikke i det hele tatt)*

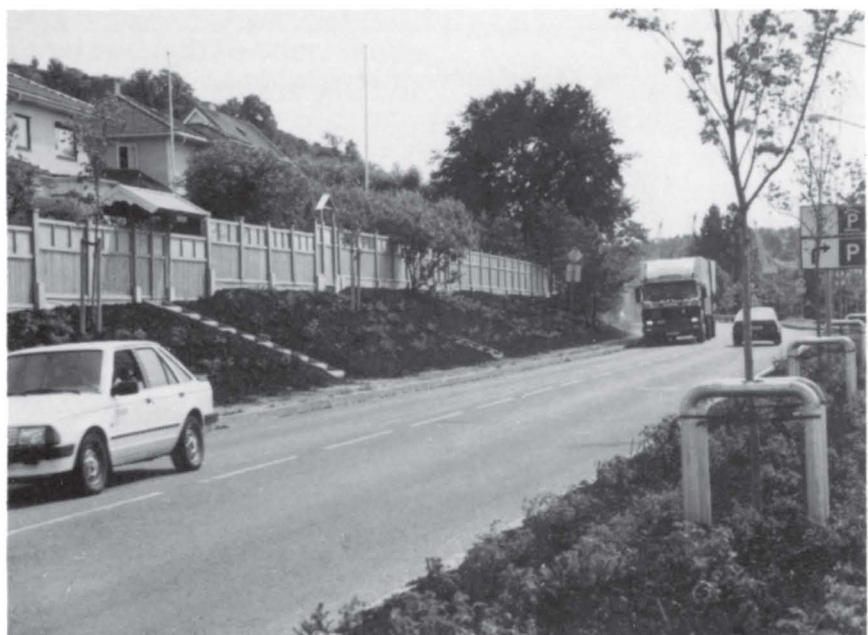


Selv om det er tydelig at vi på disse områdene har en høyere stjerne ute blant folk enn kanskje noen gang før, er kunnskapene om hvem vi er og hva vi driver med relativt begrensede. Fortsatt er det bare litt i overkant av halvparten som vet at Vegvesenet er en statsetat. Dette tyder på at vi er vanskelig å plassere og at vi ofte blandes sammen med kommunenes tekniske etater og andre.

Når vi spør folk hva vi driver med er det også de tradisjonelle aktivitetene som do-

minerer blant svarene; anlegg, brøyting, asfaltering osv. Bare 15 % av de arbeidsoppgavene som ble nevnt når folk ble bedt om å liste opp aktiviteter var "ikke-fysiske" aktiviteter som planlegging, biltilsyn, trafikkstyring osv.

Vi har også spurt folk om de er enig eller uenig i at E 18 bør utbygges til motorveg så snart som mulig. Her er 67 % enige med oss nå, mens andelen for ett år siden var 69 %. Andelen uenige er økt fra 21 til 24 %.



*Satsingen gir resultater. Folks tillit til at vi opptatt av miljøvern blir stadig større.*

**1993 blir det STORE Krøsusåret i Statens vegvesen. I løpet av de kommende månedene skal det gamle, påflikkede regnskapssystemet PBR få avløsning. Konsekvensene blir mange. Mulighetene likeså. Dette vil man merke både på vegkontoret, på biltilsynsstasjonene og ute i drifta. De aller fleste må gjennom en opplæringsrunde i løpet av året.**

---

**Erik Thomassen**

---

Innføringen av Krøsus starter i september, og fra 1. januar neste år skal systemet være fullt operativt og ha overtatt for PBR. Opplæringen av nøkkelpersonell vil

starte over sommerferien, mens vi andre vil få opplæring tettere opp til selve innføringen.

Målene de Krøsus-ansvarlige har satt seg er høye. Innen 1995 skal 80 % av lederne synes at Krøsus fungerer bedre enn PBR og personaldatasystemet PAS. 80 % av de som har fått opplæring skal være fornøyd med denne.

Krøsus består av to systemer, ett økonomistyringssystem og ett lønns- og personaldatasystem. Økonomistyringssystemet baseres på Oracle, som er et standard amerikansk økonomistyringssystem med stor utbredelse. Det baserer seg på moduler slik at man ikke trenger å endre hele pakken for å gjøre justeringer. Dette har vært et hovedproblem med PBR. Den største svakheten med det gamle systemet er nettopp at det er lite fleksibelt. Dessuten gir det i dag ikke rom for å registrere administrativ tidsbruk, noe som gjør at vi

# Det STORE Krøsus-året

egentlig ikke har full oversikt over hva produksjonen vår koster.

**Hva vil så Krøsus medføre av endringer?**

På landsbasis er målet å frigjøre 60 årsverk i etaten for bruk på andre prioriterte områder innen juli 1994. Mulighetene til innsparinger ligger i første rekke på regnskap, men hvordan dette vil slå ut hos oss er det for tidlig å si.

I løpet av 1993 vil det bli gjennomført opplæring i stort format for storparten av våre ansatte. Alle i utedriften må lære nye rapporteringsformer. Dessuten må omkring 100 mennesker med attestasjons- og anvisningsrett settes inn i systemet. Den tyngste delen av opplæringen faller likevel på systemets driftsansvarlige (to), systemansvarlige (fire) og brukerstøttene (sju). Det er nå klart at følgende skal læres opp som brukerstøtter på egen avdeling: **Helge Holen, Elisabeth Brattås, Marit**

**Wroldsen Dahl, Anne Grethe Friberg, Kai Olav Larsen, Frank W. Larsen og Wenche Andersen.**

Som en følge av Krøsus vil det også sannsynligvis bli innført tidsregistrering på vegkontoret, i biltilsynet og i oppsynet. For hver arbeidsoppgave skal det beregnes medgått tid, og dette skal legges inn i Krøsus. Regnskap og personal er forøvrig allerede i gang med tidsregistrering.

Krøsus innebærer også full overgang til PC-nett i stedet for terminaler, og Unix vil erstatte Sintran som operativsystem. Dermed vil vi forlate ND-verdenen og gå over til IBM. Totalkostnad for innføringen er på landsbasis ca. 110 mill. kr. Driftsutgiftene er fra 1994 beregnet til 5 mill. kr. pr. år.

# Rundkjøring i Tempokrysset



- Været har vært så braat framdriften på anlegget har gått etter tidsplanen, sier Tormod Sandene, hert.h.sammen med Jan Eddy Eggar og Frank Eggar.

**Tempokrysset i Sandefjord er nå blitt rundkjøring. Statens vegvesen Vestfold påbegynte arbeidet med krysset midt i oktober og regner med å være ferdig ved nyttårstider. Sandefjord kommune har lagt steinene og beplantningen er satt bort til parkvesenet.**

## Jorun Sætre Bringaker

- Været har vært så bra foreløpig i vinter at vi har fullført arbeidet med god tidsmargin, sier Tormod Sandene til Vestfolder'n. Han har sammen med oppsynsmann Halvor Garvik hatt ansvaret for rundkjøringen i Tempokrysset. Per Olav Wierød, Jan Eddy Eggar og Frank Eggar (korttidsansatt) har også vært stasjonert i Sandefjord i høst. I tillegg har vi hatt en innleid gravemaskin.

Omlaging av Tempokrysset fra å være

lyskryss til rundkjøring er beregnet å koste ca. 2 mill. kr. Etter arbeidet med dette krysset skal arbeidet med rundkjøring i krysset der Landstadsgate kommer inn på Sandefjordsveien starte opp.

Beplantningen i krysset er satt bort til parkvesenet i Sandefjord. Strandmann er leid inn av oss og skal legge granittstein. Skiltstolpene er malt grønne og midt i rundkjøringen skal det legges naturstein og granittstein. I

tillegg skal det også anlegges plen. I hver rabatt fra vegene mot rundkjøringen er det lagt naturstein.

- Det er slitsomt å jobbe i bytrafikk, sier Tormod og de andre er enige. - Vi er mye trøttere om kveldene og jeg er sikker på at det skyldes at vi jobber i tett eksos og støy hele dagen, sier han videre. Det er målt ca. 23.000 biler i døgnet, og det er ganske mye. Men det er sentralt og fint å jobbe her, og vi kommer stadig i snakk med folk. Det har vært litt vanskelig for fotgjengere å komme over vegen til tider, derfor har det vært noe kritikk på det, men ikke verre en at vi snakker litt med dem og forklarer at situasjonen bare er midlertidig, sier Tormod. Han foretrekker å jobbe på slike småanlegg i stedet for å være tilknyttet et stort anlegg med mye folk. Vi er mer selvstendige her, og det er mye lettere å ha oversikten.

## Oppsynsmann med egen oppfinnelse på miljøtunnelen:



# - Kanskje jeg søker patent på'n

- Ja, kanskje jeg bør søke patent på denne løsningen, sier oppsynsmann Eivind Holtan. Det er han som står bak tanken og ideen i forbindelse med konstruksjonen av forskalingsvogne som i disse dager er i bruk under støping av miljøtunnelen på anlegget Horten - Borre. - Arbeidet med å finne riktig løsning har tatt mye tid og energi, men det har samtidig gitt meg mye positivt også. Interessen for dette prosjektet har vært meget stor og det gleder meg, sier Holtan videre.

Jorun Sætre Bringaker

- Vi startet jo tidlig opp med tanker og planer omkring miljøtunnelen som nå er under støping på anlegget Horten - Borre på riksveg 19, sier Eivind Holtan. Jeg må innrømme at jeg har hatt for-

skjellige forskalingsløsninger i hodet i lange tider. Nå ser jeg at alt går godt og kan slappe mer av, men jeg må innrømme at jeg har brukt mye krefter og energi på dette prosjektet, sier Holtan

videre. Samtidig som det har vært slit-somt har det vært veldig interessant å få anledning til å jobbe med en slik oppgave. Her har jeg kunnet bruke meg selv og vist hva jeg står for og har



vært veldig heldig som har fått denne muligheten. - Jeg føler nå når alt ser ut til å fungere bra at jeg har fått mye igjen. Mange positive kommentarer og det er også stor interesse for denne løsningen på landsbasis, fortsetter Holtan videre. Vegdirektoratet er også meget interessert i dette prosjektet.

- Jeg har alltid vært interessert i betong og forskaling. Vi har under støping tidligere også brukt forskalingsvogn, f.eks. på Gjennestadmyra bru på E 18. Da har vi leid inn tjenesten fra andre firmaer, selv om Vegvesenet har stått for selve ideen.

Under hele prosessen med utbygging av forskalingsvogna har Holtan hatt samarbeid med to av formennene på bru. Helge Sogn og Finn Tore Lie har gitt Holtan den tilbakemelding som han har trengt under arbeidet. Ideen på

denne typen forskaling har han hentet fra Søndre Hesby bru og det ble tidlig bestemt at den skulle gå på hjul. Men forskalingsteknisk så har det vært en modningstid før den endelige løsningen ble bestemt. Hva slags hydraulikk skulle brukes og hvordan skulle denne kunne senke og løfte? Holtan tok kontakt med firmaet Alfr. Andersen som igjen anbefalte et firma i Oslo. Han la fram sin ide og de hjalp han til å komme fram til en løsning på hvordan dette kunne løses. Så kom spørsmålet om løfteevne og størrelse på jekkene. Elektrohydraulisk aggregat ble leid og hydrauliske jekker ble innkjøpt. Disse kan løfte 10 tonn pr. stk og det finnes 80 stk. av dem. Selve vogna veier 24 tonn og under støping har den en belastning på 300 tonn og vogna står da på 22 senkekiler. Disse blir slakket av etter støp. Har så slepp ned fra taket og hydraulikken overtar og vogna står på

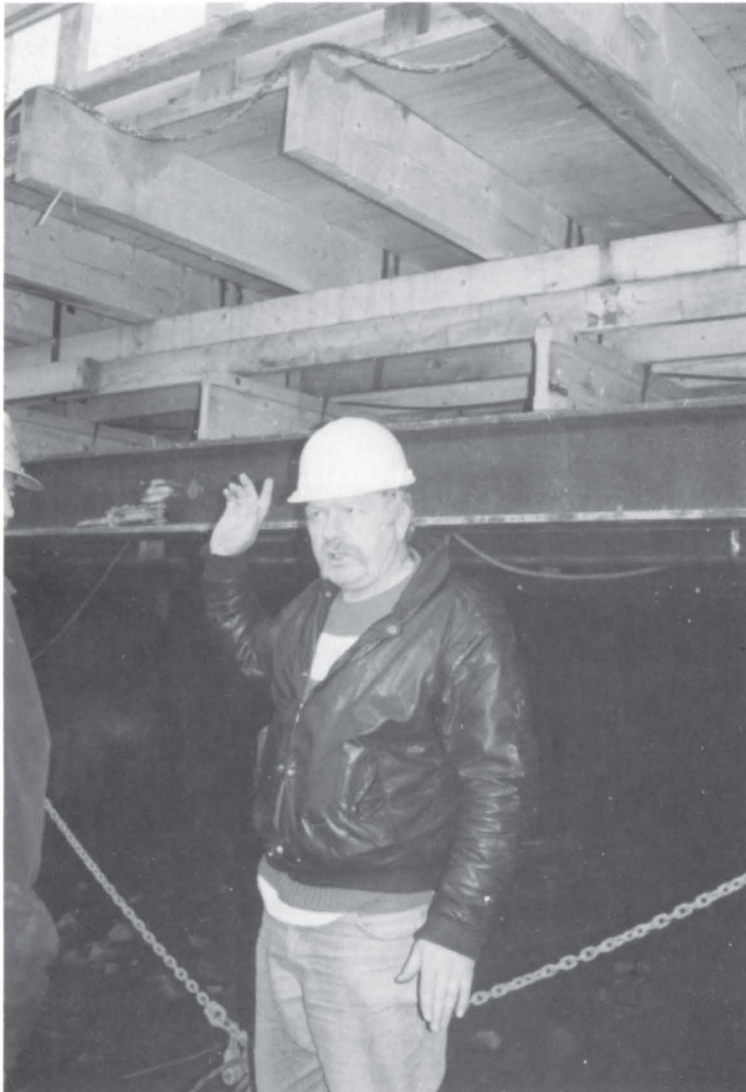
12 panserruller. Vogna blir hele tiden dratt fram av en gravemaskin. De bruker en dag på å flytte vogna fram. Gangen i dette vil si to dager med forskaling (inkl. vognflytt), to dager med armering og en dag med støp. I løpet av disse dagene har desktapt 24 m med tunneltak og det er ca. 19 tonn armering i en vognstøp. Ved vegkryss blir det lagt en ekstra forsterkning, dvs. 25 tonn.

- Vi har tjent inn ca. en uke og det er gode dager å ha til slutt, sier Eivind Holtan og legger til at da tidsplanen ble fastlagt så det nesten for stramt ut, det var jo ikke meningen å ta livet av folk. Men det har gått over all forventning og alle yter sitt ytterste. - Vi har to lag i sving (ca. 8 mann på hvert lag). Helge Sogn er formann oppe på toppplata og Finn Tore Lie er formann nede i bunnen av tunnelen. Oppsynsmann Lund-Isaksen har ansvaret for isolasjon og sammen med Georg Johnsen har de støp/armering nede. Eivind Holtan har ansvaret for topp-platen og har sydd sammen hele framdriftsplanen til en helhet.

- Det er ikke noen nyhet at forskalingsvogn er blitt benyttet, men ideen til denne typen vogn og utforminga er min, sier Eivind Holtan til Vestfolder'n. En økonomisk gevinst ved å bruke forskalingsvogn ligger på ca. 500.000,- og da er ikke gravejobben prissatt. Så et sted mellom 500.000,- og 1 mill. kr ligger gevinsten på hvis en summerer alt. Gravingen blir nå foretatt i dagen, dvs. ikke inne i tunnelen.

- Denne jobben har vært en inspirasjon og en personutvikling for meg, sier Holtan. Mange sier jeg har forandret meg og det har jeg nok, fått større selvtillit bl.a.. Jeg har vokst på dette prosjektet. Følte vel for noen år siden har hadde stagnert noe arbeidsmessig. Derfor tok han videreutdanning, teknisk fagskole, tilleggsåret for oppsynsmenn, NTH (betongteknologi), i sesongen 1991/1992 tok han anleggslederskolen.

I prosjektet med miljøtunnelen har han følt et godt samarbeid med ledelsen på anlegg og alle har kommet med innspill ellers.



- Denne løsningen har vakt stor interesse, sier oppsynsmann Eivind Holtan og forklarer her hvordan det hele fungerer.

## Service- -etat??

"Det ringer, det ringer, tro hvem kan det være?" - ja det ringer og ringer, mens svar er ikke lett å få.

Jeg og sikkert fler med meg

har opplevd å slå på telefonen i håp om å få kontakt med sentralbordet. Men hva skjer? Jo, det ringer, og ringer og ringer og ..... Resultatet blir veldig ofte for meg (og jeg tror ikke jeg er alene) at jeg slenger på røret og går - i møte, i banken, drar til Ås eller hva det nå var jeg skulle. Sentralbordet vet det i alle fall ikke!! De har gått glipp av ennå en beskjed om hvor vi er - når og hvor lenge.

Er det publikumsservice? Intern service - javel, kanskje kan vi leve med at den ikke er perfekt, men det slår jo til slutt ut i det eksterne servicenivået! Har vi glemt at det er publikum vi "er til for"?

Jeg har fått mange klare meldinger fra eksterne kunder om at svartiden på sentralbordet vårt ikke er særlig mye å skryte av. Det ringer, og ringer, men svar hos Statens vegvesen Vestfold - det er det ikke lett å få! Og resultatet? - masse frustrasjon og sinne som helt ufortjent går ut over den uheldige som til slutt svarer.

Jeg har ikke god nok bakgrunn for å si så mye om årsakene - men gjennom omorganisering og

ombygging ble det lagt inn klare forutsetninger om at sentralbordfunksjonen skulle og måtte styrkes. Vi har fått et nytt moderne anlegg som rent teknisk nok fungerer svært bra, men det må nødvendigvis være noen som betjener det for å kunne kalle det service!! Ønsket om at sentralbordet bør betjenes fast av to personer er ikke nytt. Erfaringer skulle også tilsi at behovet er tilstede. Hvis vi mener noe med at publikumsservice er et viktig satsingsområde må vi ta konsekvensen av det.

Publikumsservice er mange ting - men de aller fleste får sitt første inntrykk av Vegvesenet gjennom vårt sentralbord - derfor er det viktig at de blir møtt av en betjening som kjenner etaten. Mange har en terskel de må over før de ringer en offentlig etat, noe som gjør at når de først kommer fram på telefonen så må de fortelle alt de har på hjertet. Ligger noe av årsaken til telefonkøen kanskje her?

De aller fleste får sitt første inntrykk av etaten via en telefonsamtale, derfor er det viktig at sentralbordbetjeningen er sentralbordbetjening. En ekstrahjelp eller korttidsengasjert kan nok raskt lære rent teknisk å betjene tastaturene, men de har ikke forutsetning for å ha den kjennskapen til etaten som er nødvendig.

Tar vi de signalene vi får fra publikum på alvor eller skal det ringe og ringe og .....

wb

## De unge forsvinner!

I den senere tid er det blitt klart at flere av våre yngre, dyktige medarbeidere her på vegkontoret har sagt

opp sine stillinger til fordel for andre mer permanente, kanskje bedre betalte jobber. Dette er betenkelig med tanke på den allerede høye gjennomsnittsalderen på vegkontoret. Hvis denne trenden fortsetter risikerer vi at denne arbeidsplassen på sikt "forgubbes". Som representant for den yngre garde anser jeg en slik utvikling for uheldig.

Det er en styrke for enhver organisasjon å ha en god aldersfordeling på sine medarbeidere. Vegvesenet er en utfordrende, trivelig og sikker arbeidsplass og dette viser seg bl.a. gjennom lite gjennomtrekk av personell. Vi har mange erfarne personer som har stor fagkompetanse på sine

arbeidsområder. Yngre, nye medarbeidere trenger ofte en lengre innkjøringsperiode for å bli kjent i vår store organisasjon og mye av kunnskapen man skal tilegne seg får man via mer erfarne arbeidskollegaer. Det er derfor uheldig at man først foretar en grundig opplæring av nye medarbeidere for senere se dem forsvinne over i andre jobber.

Uten å kjenne til de alle konkrete omstendigheter som gjør at flere av våre yngre medarbeidere nå slutter er det viktig å påpeke denne trenden. Hvis mulig legg forholdene til rette slik at vi også i fremtiden kan beholde unge folk som er villige til å gjøre en lengre innsats for etaten hvis betingelsene er de rette.

Det hadde vært interessant å høre om det er andre som har synspunkter på denne problemstillingen, gjerne fra ledelsen.

Morgan Eklund

# Debatt:

## Skal antall driftsområder reduseres?

Vi har i tidligere nummer av Vestfolder'n informert om rapporten som er utredet om framtidig antall driftsområder. Fler-tallet i gruppa går inn for ett driftsområde med vegstasjon på Ås. Dette har vekket endel reaksjoner blant oppsyn og vegarbeidere. Vestfolder'n har vært ute og forhørt seg litt - hva mener de som blir berørt av en eventuell omlegging?

### Jorun Sætre Bringaker

Rapporten som inneholder utredningen om de tre driftsområdene er nå ute til høring hos de ansatte og organisasjonene. 4. januar skal det være orienteringsmøte på Ås vegstasjon og 19. januar skal Vestfold Vegarbeiderforening ha medlemsmøte der temaet er driftsutredningen.

Bjørn Sørli,  
Vestfold vegarbeiderforening



-Jeg tar ikke noe standpunkt til rapporten før vi har fått orientering fra ledelsen og hatt medlemsmøte i foreningen, sier formann i Vestfold Vegarbeiderforening Bjørn Sørli. Jeg er ikke imot forandringer i prinsippet, sier Sørli videre, men det må legges til grunn gode og saklige argumenter for at en så stor forandring i driftsområdene vil være aktuelt nå. Argumenter som økonomi og effektivitet er meget viktige, men hvor mye vi kan vinne ved å slå tre områder sammen til ett er jeg

meget usikker på. - Jeg tror vegen blir lang inntil det endelige standpunkt blir tatt, sier Sørli til slutt.

Vestfolder'n har snakket med mange både i utedriften og i oppsynet om denne rapporten. Alle har sine synspunkter og meninger, men å få sine meninger på trykk er de ikke villige til. Mange vil avvente utviklingen i drøftingene før de sier noe "offentlig" osv.

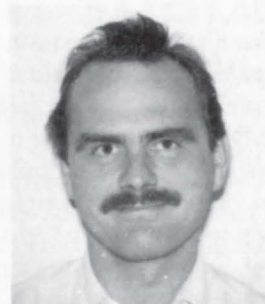
Bjørn Lindseth,  
Sande vegstasjon



På Sande vegstasjon virker det som om synspunktene på rapporten er ganske like hos oppsynet og vegarbeiderne. Det er stor motstand mot konklusjonen i rapporten. Alle vi har snakket med er totalt imot forandring til ett område. - Vi tror ikke vi vil spare kostnader og få noe større effektivitet ved å forandre på det som finnes i dag, sier Bjørn Lindseth til Vestfolder'n. Jeg synes argumenter som går på trivsel og miljø må veie sterkt og hvis vi forandrer til ett område er jeg redd at dette fine miljøet vi har i dag vil for-

svinne, sier han videre og legger til at det er mange praktiske spørsmål som han gjerne vil ha mer informasjon om. En ting som også bør nevnes er at det blir mye bilkjøring, det koster penger det også. Lokal kjennskap til området der en jobber er også viktig. Dette bør også tas med når argumentene på begge sider skal settes opp.

Tore Jan Hansen,  
Ås vegstasjon



Oppsynsmann Tore Jan Hansen på Ås ble ikke overrasket over at konklusjonen på rapporten ble slik den ble. - Jeg ser heller ikke helt svart på forandring til ett område, sier Hansen til Vestfolder'n. Men for at hans kalkunne akseptere ett område bør det stilles krav til at det skal være minst to driftsoppsyn ved hver av "garasjeanleggene" i nord-og-sydfylket. Personer som kjenner områdene og har kjennskap i lokalmiljøet og kan svare på henvendelser fra publikum osv. Rett og slett ta seg av de daglige gjøremål. - Resten av oppsynet kan

godt gå inn i en stabsfunksjon på Ås vegstasjon, fortsetter han videre. Men noe som er helt sikkert er at oppsynet må bruke mye mer tid i bil, noe som han mener er negativt. I rapporten legges det også opp til at formennene skal oppgraderes, hoppe ut av kjeledressen og blir nærmest som de gamle oppsynsmannsassistenter. Han vil nemlig ikke rekke annet enn å kjøre rundt i pick-up'en sin, det vil ikke bli tid til praktisk arbeid. Størrelsen på hver enkelt rode må også sees på.

Minus ved en så stor stabsfunksjon som rapporten beskriver, er at det kan lett bli båsmentalitet. Faren er at det blir så høye skott mellom båsene at de ikke ser verden rundt seg. - Jeg må innrømme at jeg er litt skeptisk til denne funksjonen, sier Hansen videre og legger til at styrken ved en slik stab vil bli spesialisering. Et minivegkontor?

Øyvind Myhre,  
Ås vegstasjon



- Jeg trenger litt mer informasjon og litt mer kjøtt på beinet når det gjelder hvordan det praktiske er tenkt løst, sier Øyvind Myhre til Vestfolder'n da vi spurte om han hadde synspunkter på rapporten. - Jeg er ikke redd for forandringer, men hva tjener vi på en så stor forandring. Er det ikke mulig å gå inn for en slags mellomløsning, for jeg er enig at noe bør gjøres. Men å ta et så stort skritt er en alvorlig sak. For det første har vi altfor liten tid til å behandle dette forslaget og for det andre tror jeg ikke vi får noen særlig økonomisk vinning. - Vi kan godt redusere ned til en vegmester, men vi må fremdeles ha lokale stasjoner i nord og syd for å dekke de mer nære oppgavene lokalt, sier Myhre videre. Å løfte formennene, gi dem mer ansvar, synes jeg er positivt. Kan alle være med på å søke på formannsstillingene, eller blir de bare utpekt? Det er spørsmål vi stiller oss, hvordan er dette tenkt?

At oppsynet kommer inn i en stabsfunksjon, ser jeg heller ikke som negativt. Kanskje slike ting som f.eks. kjøp av grunn kan bli ordnet på en mer effektiv måte enn i dag. Det hender at vi skal gjøre en jobb et sted og så viser det seg at avtale med grunneier slett ikke er gjort. Litt for mye "hestehandel". Dette er et bare et eksempel på hva slags type oppgaver som en stabsfunksjon kan ha. Kanskje vi kan sammenligne det med et slags minivegkontor?

- Hvor er menneskene oppe i alt dette, spør Myhre videre. Skal vi bare tenke økonomisk gevinst og sette kroner på alt? Det virker som at hvis vi kan påvise en økonomisk gevinst ett sted så skal alt forandres. Det koster mye å kjøre bil også, for det blir mye bilkjøring for formennene hvis det blir ett område. Mange får lang veg til arbeidet.

Til slutt nevner Øyvind Myhre sammensetningen av gruppa. At oppsynet og vegarbeiderne har en representant er greit, men de andre i gruppa kjenner stort sett ikke til de praktiske detaljer i utedrifta. Her mener jeg mange ting må klargjøres før den store og omfattende prosessen tar til. Og vi trenger tid på oss.

### Kåre Aasestad:



Ut i fra den innstilling som utredningsgruppa har lagt fram, vil jeg komme med noen kommentarer/tanker.

Jeg tar i første omgang tak i flertallets innstilling om ett driftsområde. Det

er jo ikke måte på hvor stort og effektivt de drømmer om at det vil bli, sogar det største i landet. Er det ikke pussig at i lille Vestfold med den forholdsvis store trafikk tettheten og med mye tettbebyggelse langs vegene skal landets største driftsområde ligge. Hvem vil tjene på det? Det er i hvert fall ikke trafikantene. Jeg tror heller ikke Vegvesenet får noen gevinst.

Det er i denne sammenheng tankene går til banker/forsikringselskaper og hva som har skjedd der de siste årene. Når to enheter hver for seg går i minus, er det vel bare økonomer som kan greie å få det til å gå i pluss ved sammenslåing. Alle kan jo se hva som har skjedd i så måte. Staten må gå inn med svimlende midler både her og der for å redde den fra nedleggelse.

Det er vel en kjensgjerning at de små og mellomstore foretak går best. Jeg tror at det i enda større grad gjelder Vegvesenets drift. Nærhet til brukerne og lokalkjennskap er tungtveiende argumenter. Såkalte servicebutikker i enkelte byer mener jeg er total skivebom. Jeg misunner i hvert fall ikke den arme stakkaren som skal betjene publikum. Hvordan kan en person som ikke er ute i distriktet kunne svare på de mange forskjellige spørsmål som dukker opp om ditt og datt? Jo, det vil vel i mange tilfeller bli omtrent som så: "Beklager det har ikke jeg kjennskap til, så du får ringe hit eller dit." Det kaller ikke jeg publikumsvennlig service. Nei, bruk heller midlene ute på vegene. Det er der de trengs og synes.

Vegvesenet har de siste åra stadig fremhevet at de arbeider for å være et miljøvennlig vesen. Ved å følge flertallet i utredningsgruppa om ett driftsområde, bryter Vestfold totalt med denne linja. Enhver må jo forstå at det vil medføre betydelig mer transport. Både fram og tilbake til arbeid for en del folk, men særlig vil det medføre betraktelig økning av transportbehov i det daglige arbeidet. Hvis da ikke det meste vedlikeholdsarbeidet skal foregå i Tønsbergområdet.

Når det gjelder inndeling av

rodelagene og rodelengder har jeg følgende kommentar:

Kvalifikasjonene til hver enkelt av gruppas flertall skal jeg ikke trekke i tvil. Med vegvedlikehold i praksis vil jeg påstå at de mangler en god del kjennskap til. For hvordan kan de gå inn for rodelengder opp til 332 km og rodelag som bare skal ta seg av E 18, hvis de hadde nok kjennskap til vegvedlikeholdets mangfold og problemer.

For å ta E 18 er det en så stor belastning å oppholde seg der en til to dager at en trenger minst like lang tid i roligere omgivelser for å ta seg igjen. Stor trafikk, høy fart og tildels altfor smal veg (i forhold til trafikkmengden) gjør arbeidsforholdene meget dårlige.

Rodelengdene som er foreslått er også et stort minus. Lagene, og i første rekke formannen blir pålagt et ansvar så stort at dagene (uvarsdagene) vil fortone seg grå og mistrøstelige i frustrasjon over ikke

å strekke til. Vegvesenet er avhengig av et godt forhold til naboer langs vegnettet. Her er formannens og lagenes lokalkjennskap helt avgjørende for at det skal fungere bra. Ellers er det de mange små detaljer i ett vegvedlikehold som blir skadelidende.

Resultatet av en omlegging blir dårligere arbeidsmiljø og et dårligere vegvedlikehold.

Jeg vil støtte fullt opp om det Audun Nordbotten skrev i Vestfolder'n nr. 11. For oss ute i driften har vi en følelse av at resultatet (ett område) er forhåndsbestemt. Ledelsen kan jo dekke seg med å si at de fulgte flertallet i gruppas mening ved avgjørelsen om områdestrukturen. Dette var nok med i beregningen da gruppa ble valgt. Det er jo om å gjøre og få med mange nok medlemmer med et syn på saker og ting som passer inn i systemet.

I en av fjellvettreglene står der: "Det er ingen skam å snu". Det mener jeg

i aller høyeste grad en kan si i denne sammenheng også.

Jeg vil vel etter disse tanker bli stemplet som konservativ og lite åpen for nye løsninger. Det skal jeg villig innrømme at jeg er, når det kommer et forslag på bordet som etter min mening til de grader er et tilbakeskritt for arbeidsmiljø, dårligere vegvedlikehold, dårligere kontakt med brukerne (trafikanter) og naboer. Er fullstendig klar over at alt går, også ett driftsområde. Men på hvilken måte og til hvilken pris, det er spørsmålet.

Jeg tror at en må bygge videre på dagens organisering og områdestruktur når det gjelder utnyttelse av maskiner/utstyr og personell. Her er det mye å hente også økonomisk. Skal det lykkes må ikke ledelsen på vegkontoret og i driftsområdene ri kjepphester, men trekke i samme retning.

Jeg ønsker alle et godt nytt år.

## Trond Engebretsen:



I disse dager kan vel ingen av oss i drifta hverken på vegkontoret eller i utedriften si at vi ikke engasjeres av den både formelle og uformelle diskusjonen angående antallet driftsområder.

La dette med en gang være sagt: Vi skal ikke være blinde for forandringer/forbedringer i arbeidssituasjonen vår, og dette gjelder spesielt oss i

utedriften. Det finnes alltid bedre - i hvert fall andre veier å gå for å løse de oppgavene vi er satt til å løse, nemlig:

1. God framkommelighet
2. Høy trafikksikkerhet
3. Godt miljø
4. God service

Men hva er det egentlig vi diskuterer og hvor mye av dagens driftsmåte, som faktisk flertallet synes fungerer bra, er vi villige til å ofre.

Er det så store - eller i det hele tatt - penger å spare ved å slå områdene sammen fra tre til ett? Min påstand er nei etter ganske nøye gjennomgang av økonomidelen i utredningsgruppas innstillingsrapport - som jeg for øvrig synes altfor grovt skissert til å danne seg et nøyaktig bilde av dette.

Er alle tallene i rapporten riktige?

Er et av hovedproblemene ny vegstasjon i Sande - som enkelte mener blir for dyrt - eller er det virkelig sånn at noen få veldig høyt i systemet synes at tre stk. litt lavere i systemet er så vanskelig å styre - eller at disse samarbeider så dårlig - at man er villige til å omorganisere hele driftsavdelingen med de virkelig store forandringer dette vil medføre for de fleste av oss? Jeg bare spørr?

La oss starte diskusjonen der den hører hjemme - så fortsetter vi med å løse problemene der de virkelig er.

En spade er fortsatt en .....

# En spade er fortsatt en spade

Nils I. Skjevik:



I nr. 11 av Vestfolder'n har Audun Nordbotten et leserbrev hvor han mener utredningsarbeidet er en skinmanøver. Jeg føler behov for å kommentere dette litt.

Jeg synes at påstanden om at resultatet av utredningen om områdeinndelingen er forhåndsbestemt faller på sin egen urimelighet. Hvem skulle i tilfelle ha bestemt dette?

I forbindelse med organisasjonsarbeidet i 1991 ble det nedsatt en prosjektgruppe som skulle utrede arbeids- og ansvarsfordeling mellom avdelingene. I denne gruppa var alle avdelingene representert og fagorganisasjonene hadde sine representanter. To av avdelingslederne var med, men ikke vegsjefen.

Prosjektgruppa reiste spørsmålet om det var riktig å fortsette med tre driftsområder i Vestfold. Jeg ble innkalt til et møte i gruppa for å svare på spørsmål. Jeg må innrømme at jeg på det tidspunktet var noe negativ til å gjøre en ny utredning om områdeinndelingen. Det var ikke så lenge siden vi sist gjorde dette. I møtet i prosjektgruppa gjorde jeg rede for hvordan vi arbeidet i avdelingen med å tilpasse oss nye krav i tida og hvordan vi jobbet med samordningen mellom områdene.

## Antall driftsområder forhåndsbestemt?

Men prosjektgruppa konkluderte i sin rapport med at det burde gjøres en utredning og belyse forholdene, spesielt ut fra god ressursutnyttelse og ensartet standard i fylket.

Vegsjefen sluttet seg i sin sluttrapport til dette, med samme begrunnelse som prosjektgruppa, men føyde til at utredningen måtte også gjøres i ly av stasjonsløsning for biltilsynet. Vi fikk senere utredningen "BTV 2003".

Med dette som utgangspunkt ble det utformet et mandat og nedsatt en gruppe som skulle utrede det hele. Jeg fikk i oppdrag å lede arbeidet i gruppa. Vi har etter beste evne forsøkt å gjøre en utredning som belyser sterke og svake sider ved de aktuelle alternativene. Dette var en vanskelig oppgave. Ikke minst å finne fram til hvordan utedriften skulle organiseres om vi skal administrere det hele fra en vegstasjon. Vi brukte mye tid på dette, for mye tid følte nok noen.

Med bakgrunn i det som har vært gangen i denne saken, har jeg vanskelig for å se at noe kan være forhåndsbestemt. Saken er også alt for vanskelig og alvorlig til det. Vanskelig er det også å se hvordan stasjonsplasseringen for biltilsynet/ tranfikator- og kjøretøyavdelingen skal være i framtida. Det som imidlertid betyr mye er at vi kan ha god ressursutnyttelse. Dette virker det som alle er enige om. At dette har stor betydning for framtida er nok forhåndsbestemt, men hvordan dette skal vektes mot alle andre argumenter er vanskeligere.

Jeg ser med spenning fram til behandlingen i områdene, avdelingene og til slutt i ledermøtet. Vegsjefen må så ta et standpunkt i løpet av februar. Blir det snakk om vesentlige endringer i forhold til dagens organisering, vil det også bli en høringsrunde over for bl.a. kommunene.



*Blir Verningen nedlagt? I så fall har det ikke vært forutbestemt, sier Nils Skjevik.*

# Ikke kosmetolog

- Det er ikke kosmetolog jeg har tenkt å være, sier Eva Preede, vegkontorets nye- og første- landskapsarkitekt. Og med det mener hun at det er viktig at de fagkunnskapene landskapsarkitektene representerer kommer inn på et tidlig tidspunkt i planprosessene. Tidligere var det ofte slik at landskapsarkitektene ble brukt til å legge kosmetikken på det ferdige produktet.

## Erik Thomassen

Eva har tidligere arbeidet i tre år hos landskapsarkitektfirmaet Gullik Gulliksen i hjembyen Sandefjord, og før det i fire år i Oslo kommune og fem år i Asplan i Oslo.

### -Hvorfor Vegvesenet?

- Vegetaten er og kommer til å bli viktig i utformingen av framtidens samfunn, sier Eva. Knapt noen påvirker det fysiske miljøet så mye som oss, og derfor må det stilles ekstra store krav til estetikk, eller det visuelle miljøet for å si det slik. Statens vegvesen har pengene og ressursene til å få ting til å skje. - Og jeg tror faktisk at etaten er innstilt på å gjennomføre sin nye grønne linje, sier hun.

Landskapsarkitektene er en nokså ny faggruppe i Statens vegvesen, selv om vi har kjøpt konsulent tjenester på dette området i mange år. Det er Norges Landbrukshøgskole på Ås som



Landskapsarkitekt Eva Preede er opptatt av at landskapet og resten av "det visuelle miljøet" må inn i planprosessene helt fra begynnelsen av.

utdanner landskapsarkitekter i Norge. - Vi gjør alt fra å tegne hager til å lage skjøtselsplaner for skog, sier Eva, men legger til at planlegging og prosjektering likevel utgjør hovedtyngden i utdannelsen. Det er et anvendelig yrke som omfatter mye og kan brukes i mange sammenhenger, og arbeidsløsheten for landskapsarkitektene er da også svært lav.

I Vegvesenet bygges det nå opp et sterkt miljø, for en stor del bestående av jenter, både i Vegdirektoratet og på vegkontorene.

### -Hva blir rollen din her hos oss?

-Det vet jeg vel ikke riktig ennå. Jeg har begynt med en masse småting, men etterhvert tror jeg det viktigste blir å jobbe overordnet, det vil si å være med på å legge rammene for det

som skal gjøres på dette området. Så vil det fortsatt bli konsulenter som gjør detaljarbeidene.

Eva Preede er opptatt av at vi skal bli flinkere til å tenke helhet og stedstilpasning. - Vi må vite hvor vi er når vi skal gjøre en jobb, og vi må se til at utformingen blir harmonisk i forhold til omgivelsene. Enten det nå er i byer og tettsteder eller på landet. Konkret er hun nå i gang med en byanalyse som skal danne grunnlag for gjennomføringen av Transportplan Tønsberg. - Det er viktig at bygatene gis et preg som er i samsvar med den funksjonen de har hatt. Det er det som har formet miljøet med bygninger og næringsvirksomhet, sier hun. For tida studerer hun gamle kart for å avdekke bymønsteret i det gamle Tønsberg.

-Jeg har ikke tenkt å bruke særlig mye tid på beplantningsplaner, sier Eva. I stedet vil hun være opptatt av hvor vi skal plante og hva som ellers skal legges til grunn for utformingen av anleggene våre. Her kommer stedsanalysene inn i bildet. - Faktisk er det mange plasser vi ikke bør plante i det hele tatt, sier hun.

### -Hva synes du om det som er gjort til nå på dette området hos oss?

- På E 18 Nord har landskapsarkitektene spilt en konstruktiv rolle i prosjektet, og dette merkes på planene. På de litt eldre anleggene har det imidlertid vært mye kosmetolog-virksomhet, og det bærer de preg av. I dag ser vi at det f.eks. langs motorvegene er riktig å reetablere skioegen i stedet for å plante busker. Andre steder kan store trær og prydbusker være bra.

# Når elgen krysser vår veg...

Hva gjør vi for å begrense elgulykkene på våre veger? Er det kosmetiske tiltak for å tilfredsstille publikum, eller er det tiltak som gir målbare effekter? Får vi noe igjen for anvendte midler?

Følgende tiltak er vanlige: skilting, hastighetsreduksjon, vegetasjonsrydding, viltgjerder, vegbelysning, utfylling/planering, viltspeil, repellerende midler mv.

Hva gjør vi når det har vært en elgulykke? Jo, da setter vi opp et elgskilt, og så peker vi på det, slår oss på brystet og sier: -se hva vi har gjort!, og publikum nikker tilfreds. Men, hva har vi egentlig gjort for å redusere elgulykkene? Antagelig ingenting. Et skilt med et symbol av en bil plassert i elgens trekkretning, ville antagelig gjort samme nytten. Begrunnelsen for denne påstanden er at det er alt for mange slike skilt langs våre veger. Ved et skilt som angir ujevn veg merker publikum faren etter å ha passert skiltet ved en kraftig rystelse i kjøretøyet. Følgelig er dette et skilt som underbevisstheten lagrer og som angir fare. Hva med elgskiltet? Jo, dette passerer noen tusen ganger uten at noe skjer, og skiltet registreres i underbevisstheten som ufarlig, og vi legger følgelig ikke merke til det under kjøring. Følgelig har skiltet ingen effekt for å redusere kollisjoner med elg, men det kan jo gi publikum i nærmiljøet en subjektiv oppfatning av at noe er gjort. Ingen har såvidt jeg vet greid å dokumentere effekt av dette skiltet, så det riktige hadde nok vært å fjerne de fleste.

Om vi hadde redusert hastigheten til 0 km/t, så ville det ikke bli noen elgulykker, men det kan spørres, er våre transportbrukere og samfunnet tjent med dette? Jeg tror svaret er nei. Jeg tror heller ikke det er noen vesentlig forskjell i utfallet av viltulykker om tillatt hastighet varierer mellom 80 og 110 km/time. Ihvertfall har ikke jeg kommet over noe som forteller at sannsynligheten for ulykker er mindre ved 80 km/t enn ved 110 km/t. Skaden på kjøretøyene kan kanskje bli litt forskjellig, men nyere biler er for det meste produsert på en måte som gjør elgkollisjoner vesentlig sikrere for fører/passasjer enn for eldre biler. I de aller fleste tilfeller oppstår kun materielle skader på kjøretøyet, eventuelt lettere

skader på personer. Dødsulykker har vi i Vestfold ikke hatt siden på 1960 - tallet. Hvordan skadeutviklingen på selve elgen og elgbestanden har vært, vet jeg lite om, men det er en kjent sak at elgbestanden i Vestfold har økt de siste årene.

Mange mener at vegetasjonsrydding er viktig. I enkelte tilfeller der det er anledning til å kjøre med fulle lys, er dette kanskje riktig, men ved kjøring med nærllys så rekker ikke lyset så langt at det er mulig å skimte elg eller annet vilt i lyskjeglen. Rydding vil således ikke ha vesentlig betydning på høytrafikkerte veger hvor det for det meste kjøres med nærllys. Elgen er som kjent mørk grå, og har på innsiden av benene enkelte lyse flekker som under bestemte vilkår ved fullt lys kan gi en smule refleks. Vegetasjonsrydding gir konflikt med landskapsarkitektene som mener vi bør plante til våre vegskråninger med busker og trær for å få en god estetikk i vegens nærmiljø. En konklusjon må være at rydding har en viss effekt så lenge det er lyst, men når det blir relativt mørkt, så er effekten liten. Ihvertfall har ikke jeg sett noen som har dokumentert effekt av slik rydding etter at det er blitt mørkt.

Viltgjerder vil om de dekker hele vegen på begge sider gi relativt høy effekt. Det må her være en forutsetning at elg og eventuelt annet vilt gis anledning til å passere over bruer og under veg via underganger. Avstanden mellom disse bør antagelig ikke overstige 500 meter. Om vanlige bruer og underganger er tilpasset elg så ser det ut til at passering kan skje på en sikker måte. Gjerde må ha god høyde for at elgen ikke skal hoppe over. På Torp flyplass hoppet enkelte elger over 2,5 meter høye gjerder. Viltgjerder langs veger som har kryssende veger i plan har ikke full effekt i det enkelt-individer av elg forviller seg inn på vegområdet og blir stengt inne mellom gjerdene. Elger som kommer i denne posisjonen kan få panikk og vil derfor lett bli innblandet i en ulykke. En konklusjon må være at om vi har som målsetning at vi skal unngå elgulykker langs våre nye veger, så må vi gjøre som svenskene: bygge planfritt og lage kontinuerlige viltgjerder langs vegen, med over/undergangspasseringsmuligheter for hver ca. 500 meter. Det kan også dokumenteres effekt på i underkant av 70% ved viltgjerder langs veger som går gjennom skogsområder om gjerdene føres tilstrekkelig langt ut



Elgskiltene langs vegen har neppe større effekt enn det ville hatt å skilte med fare for biler for elgen, mener Audun Nordbotten



*Viltgjerd er under visse forutsetninger det eneste tiltak som beviselig har langtidseffekt på elgulykkene, skriver Audun Nordbotten.*

over åkerlandskapet. Alle stier og veger i plan mot hovedvegen må da sperres med grunder i samme utførelse som gjerdet, og det er en forutsetning at disse er stengt hele året bortsett fra i det øyeblikket folk eller kjøretøyer passerer. Erfaringer fra Sverige viser at slike porter ofte blir forlatt åpne og at elg og annet vilt da forviller seg ut på vegen uten å komme ut av vegområdet igjen. Diverse sluser er også prøvd med vekslende resultat. Enkelte sluser kan lure elg, men ingen har hittil såvidt jeg vet greid å lage sluser som slipper gjennom mennesker på en skikkelig måte, samtidig som rådyr og annet vilt stenges ute.

Vegbelysning er nevnt, men jeg stiller meg noe skeptisk til å sette opp veglys langs alle veger hvor det har vært elgulykker. De typer veglys vi nytter i dag er neppe hensiktsmessige til å belyse områder hvor elg krysser. Spredning av lyset er for liten. Prisen på oppsetting og drift av veglys er som kjent ganske stor og neppe gjennomførbart innenfor normale budsjetter. Noen dokumentasjon av effekt har jeg heller ikke sett.

Utfylling og planering vil gi omtrent samme effekt som vegetasjonsrydding.

I en periode ble viltspil mye brukt og anbefalt. Effektforsøk i Sverige og Finland viste at slike spil hadde null effekt, og disse ble derfor fjernet etter anbefaling fra Vegdirektoratet.

Repellerende midler er avskrekkende midler som virker inn på viltets syn-, lukt- eller hørselssans. En lang rekke slike tiltak er utprøvd i utlandet. Felles for dem alle er at de er uten langtidseffekt.

Våren 1992 satte Fylkesmannen i Vestfold ved miljøvern avdelingen en viltkonsulent på oppgaven med å se på elgulykkene i Vestfold. Til oppgaven ble det avsatt kr. 90.000, hvorav Statens vegvesen skulle betale kr. 70.000. Hans Stordal og Audun Nordbotten skulle være med forskeren i en gruppe for å bistå med opplysninger og data samt koordinere Vegvesenets interesser. Resultatet av rapporten fra forskeren er en meget god beskrivelse av mulige tiltak, viltulykker, vilttrekk, viltbestand, kostnader ved ulykker, diverse tiltak o.l. Til tross



for at Vegvesenets representanter etterlyste effekt av tiltak inneholder rapporten ingen slike opplysninger av betydning. Ved konferanse mellom Vegvesenet og fylkesmannen ble det besluttet at prosjektet skulle avsluttes, og at det eventuelt senere skulle settes ned en gruppe som skulle belyse effekt av tiltak.

Inntil det blir dokumentert skikkelige effekter av tiltak, så tror jeg vi skal ligge meget lavt i terrenget når det gjelder bruk av midler til elgulykkesforebyggende tiltak. Det kan spørres, hvem er interessert i å bruke penger på tiltak uten at det kan

forespeiles en gevinst. Et unntak er oppsetting av viltgjerd langs veger med planfrie kryssinger som har vist en høy effekt om de settes opp korrekt. Viltgjerd over lange strekninger uten at vilt har mulighet til kryssing av veg, tror jeg vi skal forsøke å unngå. Viltgjerd kan settes opp over korte skogsstrekninger om det forutsettes at disse avsluttes 100 til 150 meter ute på åpent terreng og fortrinnsvis på et sted hvor vilt kan krysse relativt sikkert. Viltgjerd koster ferdig oppsatt på begge sider av en veg ca. kr. 500 pr. løpemeter.

Audun Nordbotten

## Fra utedrifta på vegkontoret



*I desember hadde vegkontoret besøk av folk fra driftsområdene: (f.v.: Annelaug Wold, Tore Kaurin, Svein Arne Nordkvelle, May Britt Lian, Anders Ragnhildrød, Einar Larsen, Jan Eriksen, Alf Åsberg, Per Teien, Stein Egil Ødegården, Sten Are Pettersen, Johan Lepperød.*

# Landevegsløp i Sogn 28.-30. mai



## Start treningen til VM nå!

Fjorårets tur til VM i landevegsløp i Sogn var en fulltreffer. I år regner vi med at enda flere har lyst til å delta. For å få en oversikt går vi ut med *ikke-bindende* påmelding allerede nå. De som melder seg vil være sikret plass dersom det blir nødvendig med begrensninger i deltakerantallet.

Det blir avreise fra Tønsberg tidlig fredag morgen den 28. mai. Blomstringsløpet, vegmesterskapet over 4,2 km, går fredag kveld i Hermannsverk. Lørdag går Vikingløpet (VM i halvmaraton, 21,1 km) i Balestrand. Før dette arrangeres Keisarløpet (5 km) for de som foretrekker en kortere distanse. Lørdag kveld er det bankett, og avreise blir søn-

dag morgen. Vi gjør oppmerksom på at det dreier seg om pinsehelgen.

Egenandel for deltakerne er kr. 350. Vega dekker reise og overnatting på dobbeltrom med frokost. Det forutsettes at man tar sikte på å løpe en av distansene.

Ut på vinteren og til våren vil Vegas løpegruppe arrangere felles-trening en gang i uka. Vi ønsker også en indikasjon på hvor mange som er interessert i å delta her. Nybegynnere er hjertelig velkommen!

Vegas løpegruppe  
Rolf Sikveland/Øystein Ludvigsen

Ja, jeg har tenkt å løpe 4,2 km i VM i landevegsløp i Sogn

Ja, jeg har tenkt å løpe halvmaraton

Jeg ønsker enkeltrom dersom dette er mulig å skaffe

Jeg er interessert i å være med på fellestrening

**Sendes/leveres Øystein Ludvigsen,  
vegkontoret innen 1. februar**

Navn:..... Arbeidsplass:.....

## Medlemsmøte

Vestfold Vegarbeiderforening har medlemsmøte tirsdag 19. januar 1993 kl. 1800 på Ås vegstasjon.

Tema: Ny områdeinndeling

Nils I. Skjevik og Tore Kaurin kommer - kommer du?

*Godt gjort  
er bedre  
enn godt  
sagt.*

*Benjamin Franklin*

**Godordet**

# HMS-hjørnet



Denne spalten er ment som et informasjonssted for HMS-arbeidet i Statens vegvesen Vestfold. HMS er forkortelse for Helse, Miljø og Sikkerhet.

Spalten vil bli skrevet av verneleder og vil ta opp aktuelle emner og temaer som han arbeider med. Forslag og synspunkter kan du ringe inn på tlf. 033-71756 eller sende pr. post.

## Forslag til endringer i arbeidsmiljøloven

Arbeidsmiljøutvalget ble oppnevnt i 1989 for å gjennomgå loven på nytt. Dette utvalget la fram sin innstilling 22. juni 1992.

Innstillingen er på 260 sider. Det er laget en kortversjon som bl.a. har med de 10 viktigste endringsforslagene.

Disse forslagene er:

- Under visse forutsetninger skal arbeidstakere ha rett til å ta fri for å utføre offentlige verv. (Forslag til ny paragraf 33c).
- Utvidede muligheter for å avtale lokalt eller få tillatelse til søn- og helligdagsarbeid. (Forslag til endringer i paragraf 45).

- Hovedregelen om omregningsfaktor 1/5 ved hjemmevakt oppheves. Dette må fortrinnsvis avtales konkret i hvert enkelt tilfelle. (Forslag til endringer i paragraf 46, nr. 9).

- Mangel på arbeidskraft med spesiell kompetanse kan være vilkår for å benytte overtidsarbeid. (Forslag til endring i paragraf 50, nr. 2).

- Arbeidsgivers rett til å trekke lønn og feriepenger utvides. (Forslag til endring i paragraf 55, nr. 3).

- Formkravene for oppsigelse fra arbeidsgivers side utvides. (Forslag til endringer i paragraf 57, nr. 2).

- Vilkårene for å tilsette midlertidig på åremål utvides. (Forslag til ny paragraf 58 A)

- Retten til å fortsette i stillingen etter

oppsigelse begrenses til seks måneder. (Forslag til endring i paragraf 61, nr. 4).

- Prøvetiden skal kunne forlenges ved fravær. (Forslag til endring i paragraf 63).

Innstillingen fra utvalget er nå ute til høring. Deretter vil det bli fremmet en lovproposisjon overfor Stortinget. Hva som blir det endelige resultatet - og når en eventuell ny lov bil bli vedtatt er usikkert, men dette er normalt en prosess som tar tid.

Martin Pedersen

# Det skjer i januar

## Det skjer i januar

### Driftsavdelingen

#### Laboratoriet:

Kontrollarbeid betong Rv 19. gang-/sykkelveg Sande, rv 312 Borgen, ringvei Sandefjord. Forbindelsen ny - eksisterende E 18 Gutu.

#### Anleggsavdelingen:

Oppstart på anlegget E 18 Buskerud grense - Gutu (18.1.93).

#### Planavdelingen:

Høringsfrist for tilleggsvurdering for E 18 i nord er 15.1.93. Behandles i samferdselsstyret 27.1.93.

E 18: Vegjordskiftet på Hesby og Åmodt avsluttes og settes til påanke.

Vegjordskifte: Vårt brev til Vegdirekratet, med kopi til jordskifteverket, er lest med stor interesse i Landbruksdepartementet. Det vil følge saksbehandling av samferdselsjordskifte sentralt i statsadministrasjonen. Våre erfaringer med vegjordskifte vil kunne få betydning for veg/jernbane i nordre Vestfold, og eventuelt ved utbygging av veg/jernbane til Gardermoen.

#### Biltilsynet:

"Stemplingsordning" for førerkort fortsetter mot nye "høyder". (Prod. rekord i desember, - uansett måned).

## Vi gratulerer

50 år:

Einar Lunde, 11. januar

80 år:

Peder Wirgenes, Kvelde, 3. januar

90 år:

Sverre Bakeli, Steinsholt, 18. januar

## Velkommen

Knut Hovde, leder av tegneseksjonen