

OMSTILLING OG EFFEKTIVISERING I VEGVESENET - SIDE 16&17



Statens vegvesen
Vestfold

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Vestfold,
Nr. 4, november 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

Formgivning og produksjon:
Knut Vedeld Hovde
Trykk: Cicero grafisk, Tønsberg
Opplag 1200

Utgever

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

Foto på omslaget

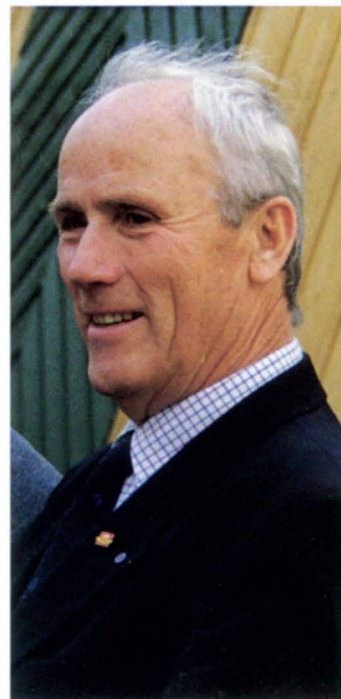
Forside: På veg til Gregersholet
Innside: Nasjonalt kompetansesenter
for eldre bilførere i Vestfold
Begge foto: Vidar Askland Arkivfoto,
Larvik

Neste nummer av Vestfolder'n

Ca. 1. februar 2000



Johans betraktninger



Tenk på tvers

Vi er i gang for alvor. Hvilke konsekvenser får effektiviserings- og omstillingsprosjektet for min del, for min seksjon, min avdeling? Vegdirektøren har slått fast at ingen skal sies opp. Jeg forholder meg til det når vi diskuterer virkemidler i prosessen. Oppgaver er det nok av, og vi er i så måte heldige i Vestfold. Det betyr ikke at vi kan ta lettvindt på oppgaven. Ansvaret for å effektivisere må hvile like tungt på oss som på andre i etaten.

I den krevende prosessen vi når har startet, er det viktig at vi fokuserer på de muligheter prosjektet gir den enkelte i form av nye oppgaver og nye utfordringer. For etaten som helhet er det også et spørsmål om hvilken rolle vi ønsker å ha i framtida. Ønsker vi fortsatt å være en etat som gjennom samspill og samferdsel yter samfunnet og den enkelte etterspurte tjenester? Ønsker vi fortsatt å være med å påvirke utviklingen i samfunnet?

Svaret er ja, og vi må vise i handling at vi tar den rollen, ledelsen og ansvaret som kreves.

Tiden er knapp, og innen 1. desember skal jeg bli enig med vegdirektøren om de effektiviseringskrav Vegdirektoratet skal stille til oss. Eksempler på tiltak er at vi i større grad legger administrative tjenester til administrasjonsavdelingen, eller at vi betjener kundene våre fra færre trafikkstasjoner.

Er det noen oppgaver vi kan redusere eller kutte ut?

Jeg er sikker på at mange har synspunkter på og forslag til effektivisering og omstilling. Prosjektet legitimerer og oppfordrer til engasjement i så måte.

IT er et effektiviseringsverktøy under stadig utvikling. Gevinsten har vi i liten grad tatt ut. Det påstås at Vegvesenet ligger etter mange bedrifter. Spesielt for oss ledere er dette en stor utfordring. Kan vi for eksempel utnytte internett og intranett til å effektivisere både kommunikasjon og service? Mulighetene er mange, og kunnskapene er vi i ferd med å bygge opp.

På terskelen til et nytt millenium er det mer vår vilje og evne som er begrensningen enn de tekniske muligheter. Vi forlater et århundre med en utvikling ingen hadde drømt om. Det århundre vi går inn i, vil i større grad måtte dreie seg om vår egen utvikling og samspillet med hverandre.

Vegveven på veg

Intranett i Statens vegvesen har latt vente på seg, men i Vestfold gjør vi våre forberedelser i håp om å bli tilkoblet rett etter jul. Det kreves knallhard jobbing for å få ledere og medarbeidere til å se hva et intranett er, hvilke muligheter som ligger der og hvilken innvirkning det vil få på vår organisasjon. Nye arbeidsrutiner for å hente ut informasjon vil gi klare gevinster ved bl.a. å kunne fjerne eksisterende kanaler. Effektiviseringsgevinstene bør knyttes opp mot det pågående effektiviseringsprosjektet.

Intranett skal innføres i Statens vegvesen og skal være vårt verktøy for enkel og effektiv distribusjon, gjenfinning og administrasjon av informasjon. Dette gjelder for alle i vår daglige virksomhet. Intranettet skal bidra til at det utvikles effektive rutiner som letter gjennomføringen av etatens forvaltningsoppgaver.



FOTO: KNUTT V. HOVDE

Informasjon kun ett sted

Fram til i dag har vi vært vant til å få informasjon i papirform. Ettersom Vegveven er vår nye informasjonskanal, vil informasjon som gis, kun ligge der. Intranett trenger ikke alltid være den rette kanalen for all slags informasjon, det må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Men legges informasjonen der, er det bare der den er. Nøkkelen til å lykkes med dette, er vilje og evne til å gjøre ting annerledes, tenke nytt.

Fra prosjektgruppe til arbeidsgruppe til intranettgruppe

En prosjektgruppe startet jobbingen med intranett i Vestfold i våres. Gruppen har avsluttet sitt arbeid, og infoseksjonen har overtatt

Utskrift fra skjermbilde til Akershus sine nyhetssider. (Utskriften er litt sammenpresset, da skjermen er en god del bredere enn papiret.)

ansvaret. En arbeidsgruppe skal videreføre arbeidet fram til 1. januar 2000, da vil en intranettgruppe være nedsatt permanent. Intranettarbeidet er organisert med administrasjonsavdelingen som systemeier, en ansvarlig for Vegveven fra info (intranettkoordinator), en intranettgruppe og informasjonsleverandører på de forskjellige avdelingene.

Informasjonsleverandører

Informasjonsleverandørene får ansvar for å legge informasjonen på nettet. Behovet foreløpig er vurdert til to personer på hver avdeling, men dette er ikke bestemt. Å ha informasjonsleverandører i de ulike avdelingene er i tråd med prinsippet om at informasjon er et fag- og linjeansvar.

Hva med de PC-løse?

Alle ansatte skal ha mulighet til å få den samme informasjonen til samme tid. Utplasseringer av PCer på utstedene i fylket kan være aktuelt. I det sentrale intranettprosjektet er PC-kafeer nevnt, der folk kan stikke innom for å hente ut informasjon. For å få til dette på en tilfredsstillende måte, må mer ansvar legges på nærmeste overordnede, bl.a. formennene. Forslag til hvordan vi bør løse dette, kommer vi tilbake til senere.

Foreløpig er det etablert rutiner med å printe ut «Minifolder'n» (som ligger på startsidene til intranettet) en gang i uka til de PC-løse.

Hulveiprojektet - interessant for hele Norden

I slutten av september strømmet hulvei-interesserte fra alle de nordiske land til Vestfold for å få informasjon om hulveiprojektet - og ikke minst for å knytte kontakt med likesinnede. Rundt 50 arkeologer, museumsansatte, etnologer, studenter og vegvesenfolk var med på "Nordisk veghistorisk symposium".



Arrangementet gikk over 3 dager, fra 29. september til 1. oktober og var lagt til Åsgårdstrand. Programmet for dagene omfattet mengder av foredrag og befaring på Oseberghaugen, Gogstadhaugen, Kaupang og Bommestadmoa. De oppglodde deltakerne diskuterte og utvekslet erfaringer. Faktisk gikk diskusjo-

nene så intenst at hjemturen fra befaringen ble forsinket - og én av deltakerne mistet nesten flyet...

Vellykket "middelalderaften"

Det ble lagt stor vekt på sosialt samvær i arrangementet. Etter en guidet omvisning på Slottsfjellet

Foreløpig status

Terminologi og begreper omkring hulveier bygges opp. Først når det er på plass kan man med en felles terminologi videreføre arbeidet med diskusjoner og analyser. - Diskusjoner skal det være. I så måte var symposiet vellykket, og



På Verdens ende koste deltagerne seg med Middelalderaften og en ikke så helt uinteressant oppdekning



Leder av hulveiprojektet i Vestfold, Terje Gansum, tilbake i Middelalderen

ble deltakerne kjørt i buss til Verdens Ende, med Mary Kristensen som guide. Der ble de møtt med madrigaler (latinsk sang) av Øystein Ludvigsen og 10 andre medlemmer fra Sjøbodkoret. Deltakerne iførte seg striesekker og benket seg rundt langbordet som var fylt med frukt, grønnsaker, kylling, lamme-lår osv osv. De eneste hjelpemidlene var en tykk fjøl som tallerken - og en solid kniv. Hulveientusiastene var litt forknytte i begynnelsen, men stemningen tok seg fort opp - godt hjulpet av korets svært vide tolkning av begrepet "taffelmusikk fra middelalderen".

Som en av talerne sa: "Her avgjøres menyen av den enkeltes armlengde, kvaliteten på kniven - og av hva man er frekk nok til å "stæle" fra nabo'n!"

jeg fikk en del å tenke på. Det springer ikke kunnskap ut av å ha sett mange hulveier, kunnskap krever kritisk refleksjon. Å tro at "bare vi får sett mange nok så vil vi forstå", holder ikke. Hulveiprojektet er et toårig prosjekt og det er derfor ikke tid til å registrere alle Vestfolds hulveier. Arbeidet er av mer metodisk art, for å finne ut hva som er tjenlig kunnskap å hente inn - og hvorfor, sier prosjektleder Terje Gansum.

I oktober 2000 skal Hulveiprojektet levere en vitenskapelig rapport og en populærvitenskapelig bok. Årets feltsesong er den eneste i prosjektet, og har avgjørende betydning. Ved å grave flere steder med ulike metoder, vet man senere hvordan man skal "angripe" hulveier.

En gullgruve

Tirsdag 19. oktober kom det et rop om hjelp fra vegforvaltningseksjonen. Via mail ble det gitt beskjed om at mottaket for asfalt- og fresemasser på Freste rett nordvest for Tønsberg, måtte stenges. Jeg har sett nærmere på saken og fant ut at en enorm ressurs hopper seg opp i Vestfold.

en bønn for asfalt

Imailen oppfordret Bjørnar Tveitan og Henning Røed på vegforvaltning interesserte til å ta kontakt umiddelbart. Selv om jeg i utgangspunktet ikke er spesielt interessert i asfaltmasser eller har noe prekært behov for masser til forsterkning eller bærelag, tok jeg høflig kontakt med Bjørnar. Det han fortalte meg, fikk nakkehårene mine til å reise seg og miljøengasjementet til å gløde igjen.

En masse masser

Hvert år blir det ved graving og vedlikehold av asfalterte veger brutt og frest opp noe sånt som 30.000 tonn asfaltmasser. Statens vegvesen er pålagt å lagre dette i midlertidige mottak for å hindre at massene blir gravet ned eller dumpet. Det finnes fire mottak i fylket, disse er nå fylt til bristepunktet med over 60.000 tonn.

Grunnen til at mottakene fylles er rett og slett at Statens vegvesen Vestfold ikke bruker nok av disse massene til forsterkning, bærelag og lignende på nye veganlegg eller vegutbedringer.

Sløsing med en enorm ressurs

Det ligger store verdier i asfaltmassene. Gjenbruk i seg selv har betydelige økonomiske gevinster i tillegg til en miljøgevinst. Bjørnar

kan fortelle at det er meget gode erfaringer med gjenbruk. Og da blir det store spørsmålet, i disse effektiviseringsstider: Hvorfor lar vi denne ressursen ligge ubrukt i svære deponier?

Det nærmeste jeg har kommet et svar, er at gjenbruk ikke ennå er med i våre normaler. Det er derfor ikke noe krav om at vi skal bruke gjenbruksmasser. Vi skal tilsynelatende bare lagre dem, midlertidig selvfølgelig, og så håpe på at noen tar til fornuft og utnytter de store ressursene.

Mer asfalt ut på vegen

Utbygging har de siste årene vært flinke til å satse på gjenbruk for enkelte prosjekter. Byggherrene Ole Brunæs og Lasse Sondbø kan bekrefte at gjenbruksmassene har vært en suksess på en rekke fylkesveg-

prosjekt, spesielt ved at gjenbruk har gitt billigere prosjekt. På godt norsk betyr dette mer veg for pengene.

Suksess med gjenbruk

Bjørnar trekker fram ny fylkesveg til Borgeskogen som et godt eksempel på gjenbruk. På en liten vegstump på 500 meter er det spart 340.000 kroner ved gjenbruk. Statens vegvesen har etter hvert meget gode erfaringer med gjenbruk av asfaltmasser også i andre fylker: I Sør-Trøndelag blant annet, og i Oslo i Sinsen- og Ryenkrysset.

God respons, men E18 mangler

Foreløpig har det vært god respons på utspillet fra Bjørnar og Henning. Positive ting skjer, stadig flere oppdager fordelene med gjenbruk. Blant annet har E18-gruppen kommet med et ønske om gjenbruk for



Bjørnar Tveitan på toppen av asfaltberget på Freste, utenfor Tønsberg.

av asfalt



Rune er etatens miljøkoordinator og hører til i vegsjefens stab.

en del prosjekter, f.eks. Rv 315 og interimsveger.

Gjenbruk av asfaltmasser på strekningen fra Gutu til Helland ville glatt ta alle masser som er lagret på de fire mottakene, og mer enn det. Da ville Bjørnar & Co få en bekymring mindre i sitt arbeid, i tillegg til at det ville gi besparelser for økonomi og miljø.

Men, ifølge E18-gruppen, er gjenbruk foreløpig ikke aktuelt for selve E18. Grunnen skal være at man vil vinne erfaringer før man hopper på med hele E18.

Hvordan vinne erfaringer?

Jeg tenker litt for meg selv. Hvor mange ganger skal Statens vegvesen vinne en erfaring før erfaringen er vunnet? For en papirplanlegger som meg, virker saken veldig opplagt. Statens vegvesen har tydeligvis gode erfaringer med gjenbruk av asfaltmasser fra flere vegprosjekter.

Burde ikke gevinsten av å satse på gjenbruksmasser samt de gode erfaringene være så overveldene at det bare er å kline til med gjenbruk for hele E18? Husk at det viktigste er ikke å vinne, men å kopiere en vinner.

Millioner av kroner å spare, og litt miljø

Rask hoderegning antyder en besparelse på E18 med sine 30 kilometer og fire felt på minst 15 millioner kroner hvis det satses på gjenbruk. Dette må rett og slett være et av de beste effektiviseringstiltak jeg har hørt om.

Nye asfaltmasser består av fem prosent oljeprodukter. Ved å erstatte deler av nytt asfaltbærelag på E18 med gjenbruksmasser, kan man spare så mye som 3.000 tonn med oljeprodukter. Det er søren meg ikke peanøtter, eller få oljefat for den saks skyld.

Akkurat 12.604 fat for å være nøyaktig.

Tenk stort, vis pionerånd

Fagekspertisen mener at det bør satses på gjenbruk. Enkle regnestykker



Godt tilrettelagt for mottak, litt vanskeligere med gjenbruk og avsetning.

viser store gevinster for økonomi og miljø. Hvorfor satses vi så ikke på gjenbruk for hele E18-prosjektet? Er det noe jeg ikke har forstått? Hvis ikke, er det for mye å be om at den eller de ansvarlige tenker seg om en gang til?



På fylkesveg 605, mellom Bråvoll og Kodal er det lagt gjenbrukt asfalt som toppdekke.

FOTO: KNUTT VEDELD HOVDE



I høst har Mengdetreningsprosjektet i trafikkavdelingen gjennomført informasjonsmøter rundt i fylket, for dem som vil starte med øvelseskjøring på egenhånd. Alle som fylte 16 år denne høsten ble invitert sammen med sin voksne ledsager.



På bildet øverst informerer Rolf Sikveland og Tille Skogsrud et fullsatt auditorium i Statens Park i Tønsberg. Under ser vi Rolf Sikveland som svarer på spørsmål i kaffepausen.

TEKST OG FOTO: KNUTT V. HOVDEN

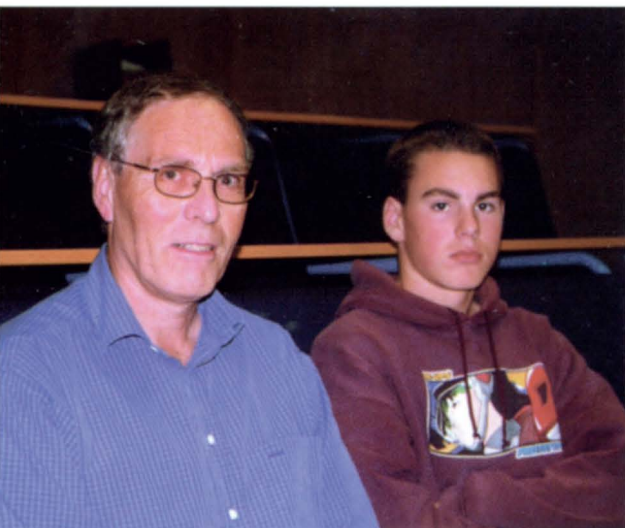
Vi overvar et av møtene i Statens Park i Tønsberg, hvor over 100 fremmøtte fikk nyttige tips før de triller ut på vegen.

Tille Skogsrud og Rolf Sikveland orienterte om regelverk og erfaringer fra øvelseskjøring, og Jens Kristian Falkeng fra Tønsberg og Nøtterøy trafikk-

skole supplerte og fortalte om hva kjøreskolene kan tilby. Rådet var å starte hos kjøreskolen, øve mye hjemme og få korrigeringer og spesialtrening på kjøreskolen underveis

I pausen sankket vi med Arild Steen Hansen og sønnen André Hansen, som mente at usikkerhet om når og hvor du kan

kjøre, får mange til å some eller utsette kjøringen. Derfor var informasjonsmøtet av stor interesse, for de ville gjerne komme i gang så tidlig som mulig. André fikk mopedlappen i våres og mente det var en fordel med trafikkerfaring fra før. Nå skulle de være flinke å sette av tid i helgene, så de fikk startet opp i dagslys.



Klær for øvelseskjøring: Arild Steen Hansen og sønnen André fra Torød på Nøtterøy



Alle fikk startpakke med rød L og ekstra spill: Hilde Lille og datteren Maria Anette fra Horten.

En *mengde* nye trafikanter på startstreken



HVORFOR MENGDETRENING?

Ungdom mellom 18 - 18 1/2 år er mest utsatt for ulykker i trafikken. Forskning viser at den høye ulykkesutsattheten i stor grad skyldes manglende erfaring.

Det er viktig å trene mye for å bli god. Stor mengde trening gir gode bilførere - derav uttrykket mengdetrening.

En som skal lære å kjøre bil bruker i starten nesten all sin konsentrasjon på å kjøre/ styre bilen (gire, bremse, svinge, osv.). Mengdetrening fører til at disse ferdighetene blir innøvd og automatisert. For en ung bilfører er dette av avgjørende betydning fordi han/hun trenger å kunne konsentrere seg om trafikken rundt seg.

Gjennom observasjon, plassering, tegngiving og fartstilpassing samspiller og kommuniserer en bilfører med andre trafikanter. Mengdetrening vil føre til at den unge opparbeider seg mye kunnskap om samhandling med annen trafikk. Erfaringer som gjøres under øvelseskjøringen vil være av stor verdi når han/hun skal ut i trafikken på egen hånd.

Mengdetrening vil gjøre morgendagens unge bilførere bedre. Dermed vil antall ulykker sannsynligvis reduseres.

Inger Johanne Ihle Rasmussen
Prosjektleder.

»Det er når du blir eldre at du virkelig trenger bilen. Bilen er med på å opprettholde et aktivt pensjonistliv og motvirke isolasjon og ensomhet»

«Hjertebarn» blir *nasjonalt* kompetansesenter

Gøy å gå på kurs! Gjengen med eldre bilførere var på kurs i Tønsberg i oktober. Kurset gikk i regi av Folkeuniversitetet.

God erfaring og kunnskap har gjort at Vestfold har fått ansvar for et nasjonalt ressurs- og kompetansesenter for eldre bilførere. Det innebærer at Vestfold vegkontor skal være rådgiver for Vegdirektoratet og vegkontorene i spørsmål om opplærings- og informasjonstiltak for å øke sikkerheten for eldre bilførere.

Ingen offentlig etat har tatt på seg oppgaven med å utarbeide og koordinere oppfølging og informasjon som rettes inn mot eldre bilførere. Spørsmål om tiltak for å øke sikkerheten og ivareta bevegeligheten for eldre bilførere har ikke blitt særbehandlet, og ingen har derfor lyttet til de eldres egne behov og ønsker om opplæring og informasjon, sier Klaus Ottersen til Vestfoldern.

Mål for senteret

Kompetansesenteret skal utvikle og formidle kunnskap om eldre bilførere. Dette oppnås ved å gi informasjon og koordinere opplæringstilbud for eldre bilførere i alle fylker. Det etableres nå et nettverk internt i Vegvesenet, som igjen skal etablere et eksternt nettverk med aktuelle samarbeidspartnere. Kursmateriell og markedsføringstiltak for kursvirksomheten skal utvikles.

Tiltak fremmes gjennom vegkontorene

Kompetansesenteret vil fremme tiltak som kan være med å opprettholde de eldres mobilitet, uten at dette går på bekostning av trafikk-sikkerheten. Eldre bilførere skal få tilbud om pedagogisk tilrettelagt kurs basert på ny forskning, kunnskap om aldring, helse og trafikkpsykologi. Ved utarbeiding og gjennomføring av tiltak er vegkontorene kompetansesenterets nærmeste samarbeidspartnere. Hvert vegkontor avgjør selv hvilke tiltak de vil sette i verk. Etaten skal ikke selv drive kursvirksomhet, men være pådriver, gi råd og yte service der det trengs.

Hvorfor de eldre?

- Bilen gir eldre mennesker friheten til selv å bestemme når og hvor de vil reise, sier Ottersen og legger til at de eldre helst ikke vil være avhengig av andre mennesker. Bilen er et hjelpemiddel for å frakte varer og gi de eldre gleden av å kunne besøke venner og familie. For de eldre er bilen en «medhjelper» som de vanskelig kan greie seg uten. Denne friheten og mobiliteten bør Statens vegvesen se som sin oppgave og tilrettelegge for. Samtidig er det vår plikt som myndighetsutøver å påse at de som ikke

lenger tilfredsstiller trafikkens mange krav, ikke gis anledning til å kjøre.

I dag har kun halvparten av de over 65 år førerkort. Andelen eldre med bil og førerkort vil øke sterkt i tiden framover, faktisk den trafikantgruppen som øker mest.

Eksternt og internt nettverk bygges opp

Styringsgruppe og referansegruppe er nedsatt, og møte med kontaktpersoner i fylkene er nært forestående når dette skrives.

Kompetansesenteret består foreløpig av følgende personer:
Klaus Ottersen, TS
Marit Wroldsen Dahl, TS
Jorun Sætre, Info

De fleste eldre bilførere har fått lite eller ingen opplæring i f.eks. fletting, rundkjøring og vikepliktsregler. Her prøver Irene Enerud seg i rundkjøringen.



G A N G F E L T

- trafikk sikkerhet

70% av fotgjengerulykkene skjer ved kryssing av veg. Konflikter mellom myke trafikanter og biltrafikk er en av de vanskeligste problemstillingene i trafikk sikkerhetsarbeidet, først og fremst fordi det i mange tilfeller ser ut til å være vanskelig å finne effektive tiltak for å hindre at konflikter oppstår og ulykker skjer.



På sett og vis er gangfeltene en konfliktsone mellom de sterkeste og de svakeste i trafikken. Eldre og barn er de som oftest kommer til skade ved kryssing av veg. Det ligger en spesiell utfordring i å utvikle trafikksystemet slik at det ikke i like stor grad som i dag er den sterkestes rett som gjelder.

Folk flest oppfatter gangfelt som sikre kryssingspunkter, og vegkontoret får derfor mange henvendelser med ønske eller krav om at det skal anlegges nye gangfelt langs vegene våre. Norsk og internasjonal forskning er imidlertid helt entydig: å anlegge gangfelt gir økning - ikke reduksjon - i trafikkulykkene. Mye tyder på at fotgjengernes årvåkenhet reduseres, samtidig som bilførernes oppmerksomhet ikke øker tilstrekkelig til å kompensere for dette. De gående føler seg med andre ord tryggere enn de har grunn til.

Så kan man spørre seg om forholdene ville bli bedre om alle gangfelt ble fjernet? Så enkelt er det ganske sikkert ikke. Gangfeltene er i det minste et signal til bilistene om at de nærmer seg et punkt hvor de må være spesielt oppmerksomme på kryssende fotgjengere. Problemet er vel at det også ligger gangfelt på steder hvor det er svært få

er dødsfelle?



Erik Thomassen
leder av trafikk-
sikkerhetsseksjonen.



kryssinger i løpet av døgnet, og at kryssingene i mange tilfeller skjer utenom de gangfeltene som er anlagt. Dermed blir gangfeltenes signaleffekt svekket.

Under halvparten av kjøretøyene stopper for fotgjengere i gangfelt her i landet. Desto høyere hastigheten er, desto færre er det som stopper. Når hastigheten passerer 60 km/t, reduseres andelen stoppende kjøretøyer raskt mot null. Etter skiltnormalene skal det heller ikke anlegges gangfelt dersom det reelle hastighetsnivået overskrider 60 km/t. Dessverre ligger det i dag en god del gangfelt på steder hvor bilene holder en vesentlig høyere hastighet enn dette.

Det er liten tvil om at noen gangfelt

bør fjernes. Å få forståelse for dette blant de som bor i nærheten blir selvfølgelig vanskelig, men vi kan ikke vike tilbake for å gjennomføre slike tiltak av den grunn. Spesielt bør vi vurdere gangfelt som er lite brukt, og gangfelt på steder hvor hastighetsnivået er høyere enn 60 km/t. Gjennom å fjerne slike gangfelt kan vi få større oppmerksomhet og aktsomhet fra bilistenes side på andre gangfelt på samme strekning.

De gangfeltene vi fortsatt skal ha, må dessuten sikres bedre enn tilfellet er i dag.

Aktuelle tiltak kan være:

- flytting av gangfelt
- lysregulering av gangfelt
- egen fotgjengerfase i lysregulerte kryss
- refuge i gangfelt
- opphevet gangfelt
- ledegjerder som gjør at all kryssing samles i gangfeltene
- siktrydding

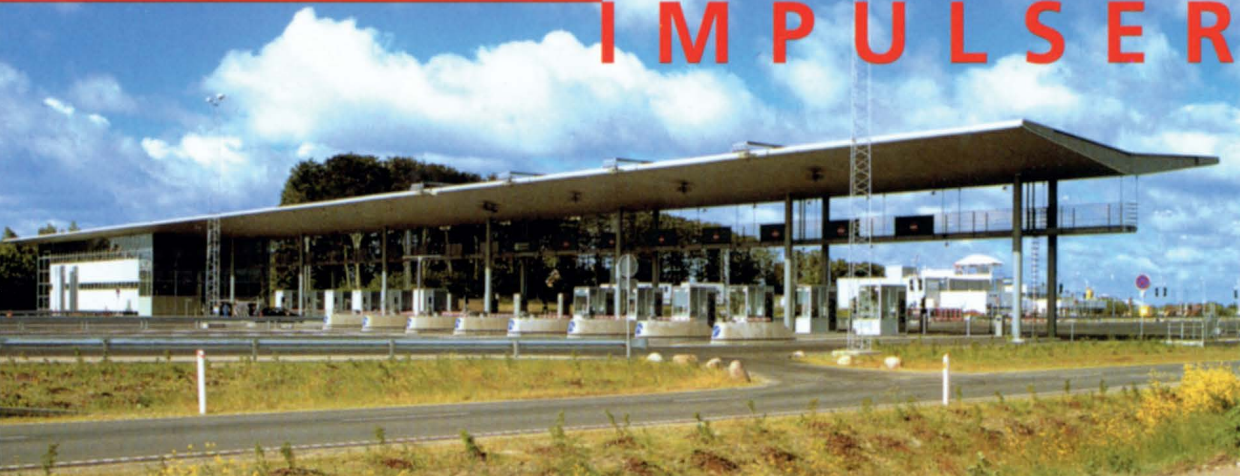
Sykling i gangfelt er et spesielt problem. Her i landet er det vanlig (og lovlig) å sykle på fortau, og man har i stor grad valgt å anlegge separate (gang- og) sykkelveger i stedet for sykkelfelt i kjørebanelen. Sykling i gangfelt blir en konsekvens av at fotgjengere og syklister hos oss i stor grad bruker de samme trafikk-

arealene. Det er lovlig å sykle i gangfelt, men syklisten har ingen spesielle rettigheter dersom han ikke går av sykkelen og triller den over gaten eller vegen. Det er det få syklister som gjør.

Siktkravene ved gangfeltene er tilpasset den tid en bilist trenger for å legge merke til og ta hensyn til fotgjengere som beveger seg i gangfart. En normal syklist bruker kanskje bare 1/3 av denne tiden fra han blir synlig for bilisten til han er ute i gangfeltet. Dermed er faren for konflikt overhengende, og dette gjenspeiles i ulykkestallene.

Problemene knyttet til kryssing av veg dreier seg ofte om samspillet mellom ulike trafikantkategorier. Det bør være mulig å øke sikkerheten i gangfelt gjennom å påvirke atferden til trafikantene. Bilistenes respekt for fotgjengere bør kunne forbedres både gjennom informasjonstiltak og økt kontrollvirksomhet fra politiets side. Dessuten bør fotgjengerne kunne bevisstgjøres om sin atferd i gangfelt. Forutsigbarhet er viktig for at bilistene skal kunne ta nødvendig hensyn til gående.

Arbeidet med å gjøre fotgjengerkryssingene tryggere vil utvilsomt måtte bli et satsingsområde framover.



BOM-
STASJONEN
PÅ
STOREBÆLT

Landskapsarkitektene fra vegkontoret i Vestfold var på internasjonal landskapsarkitektkongress i Danmark på forsommeren. I København møttes kollegaer fra hele verden. Reisen til og fra kongressen ble gjennomført som studietur i gul bil. Vi kom hjem igjen med inspirasjon og ideer for estetikkens plass i egen virksomhet, - selv i tider med lite penger og omstilling. **Eva Preede deler inntrykkene med oss i Vestfolder'n**



VISUELLE OPPLEVELSER - HELHETLIG DESIGN

Veganlegg setter tydelige spor i landskapet og preger omgivelsene. I de visuelle opplevelsene vi mennesker får, er veger og trafikk en vesentlig del. Derfor har Vegvesenet som etat et ansvar for å arbeide aktivt for å bedre estetikken i planlegging og forvaltning.

Helhet er et viktig begrep i estetikkens verden. Med dette menes at det er en hel-

het mellom anlegg og omgivelser og at de enkelte komponentene i anleggene hører sammen. Altfor ofte består vegutstyret av produkter fra en rekke leverandører. Selv om de enkelte delproduktene kan være gode nok, fører dette ofte til at helheten mangler.

I Danmark har det danske Vejdirektoratet grepet fatt i dette. I 1995 arrangerte de sammen med Dansk Design Center en designkonkurranse om et totalkonsept for vegutstyr. Firmaet Knud Holcher Industriell

Design vant konkurransen. Systemet de designet kalles "Milewide" og består av komponenter med enhetlig design som kan settes sammen på forskjellige måter. Vegutstyret omfatter master, oppheng, skiltstolper, skiltgalger, signalanlegg, bord, benker, søppelkasser, pullerter, leskur osv. Alle mastedeler er laget av ekstrudert aluminium. Systemet er fleksibelt med elementer som tillater uendelig med kombinasjoner. Vegutstyret er godkjent ihht det danske Vejdirektoratets normer.

Det er montert på tre prøve-strekninger, i Randers, Slagelse og Hammerum.

I tillegg til aluminiumsutstyret produseres det en serie i støpejern beregnet på bruk i bymessig sammenheng.

For oss nordmenn kan det også være av interesse å vite at mesteparten av delene til dette systemet produseres av Hydro Aluminium. Formgiveren har innledet samarbeid med Philips Lys AS om utvikling av lysarmatur for veg og gate.

TEKST OG 4 FOTO NEDE: EVA PREEDE
ØVRIGE FOTO FRA VEJDIREKTORATET



I Danmark er god design og arkitektur en del av kulturen på en helt annen måte enn det er i Norge. Et eksempel på dette er bomstasjonen på Storebælt. Den er tegnet av Dissing +Weitling Arkitektfirma som var arkitekter for hele Storebæltforbindelsen. De



har lagt vekt på å skape en bomstasjon som er et moderne og tidsriktig "signalanlegg" for broforbindelsen, men som samtidig inngår i og tilfører nye kvaliteter til det storslåtte landskapet det ligger i.

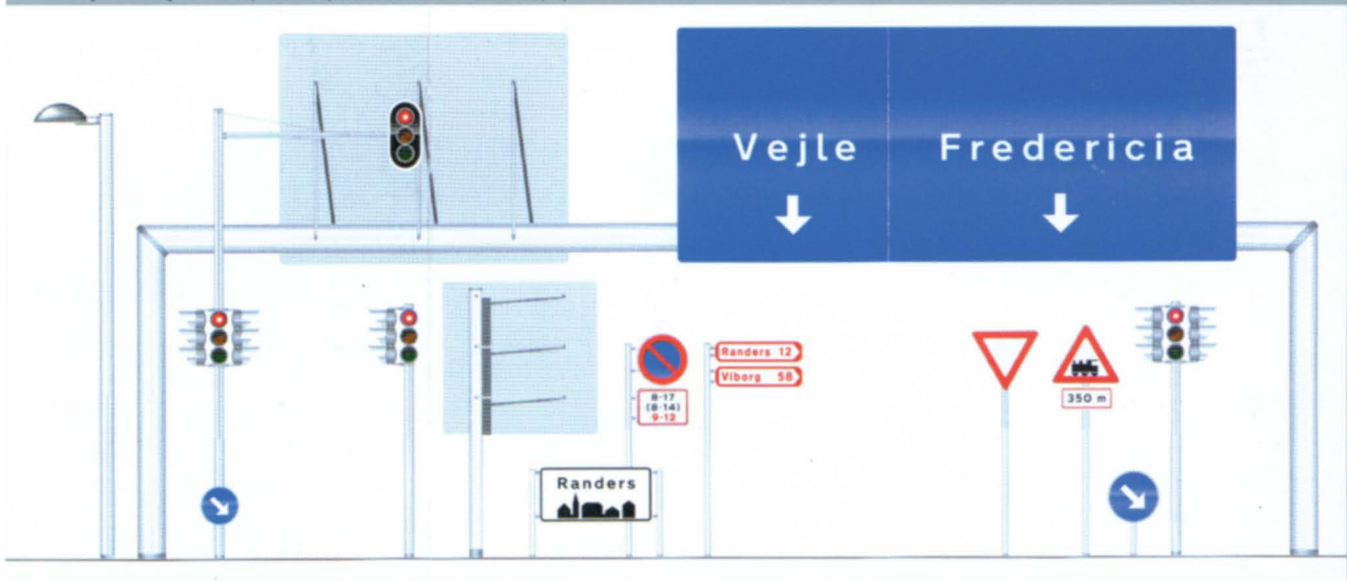
Anlegget består av to hoveddeler, betalingsanlegg og administrasjonsbygg. Alt er samlet under ett tak med størrelse 160x20 meter. Taket danner en markert portal for trafikantene på motorvegen og forsterker

samtidig inngangssonen og trapperommet i administrasjonen. Taket gir også ly for vær og vind for bilistene ved betalingen. Fra undersiden av taket er det hengt en gangbro i stål hvor skilt og overvåkingsutstyr er montert. Anlegget har åtte spor i hver retning med mulighet for å utvide til ti spor.

For norske landskapsarkitekter var hele Storebæltforbindelsen en opplevelse. Den er nok et bevis

på danskenes evne og vilje til å satse på god arkitektur. Bomstasjonen fanget vår oppmerksomhet spesielt, kanskje fordi vi visste at Vestfolds første bomstasjon skal på plass i Sande om ikke så altfor lang tid. Vi har ikke mye å skryte av når det gjelder bomstasjoner i landet vårt, kanskje kan vårt vegkontor gjøre det annerledes? God design koster ikke nødvendigvis mer penger, men det koster ekstra omtanke.

Under: Eksempler fra den helhetlige serie av vegutstyr designet av firma Knud Holscher Industriell Design og produsert av Milewide og bla. Philips. Master og skiltstendere produseres i ekstrudert aluminium, mens andre typer utstyr som benyttes i byer eller på rasteplasser fremstilles i støpejern.



Nede til høyre: RANDERS RINGBOULEVARD, STØYSKJERMER OG VEGUTSTYR
Korroderte jernplater formgitt med buer til støyskjermer langs en hovedveg inn mot en mindre by på Jylland. Terrengbearbeidingen følger opp bueformen. Skråningene er tilsådd med eng. Det er plantet store trær i rekker langs gang-sykelvegen. Bebyggelsen og støysjermene harmonerer i fargebruken. Vegutstyret, dvs lysmaster, skiltmaster, oppheng, skiltgalger, armarurer osv er Milewide-produkter.

Fra venstre: DANSK "LAND ART"- MASSEDEPONI I ESBJERG
Her er overskuddsmasser fra motorvegbygging i nærheten formgitt som en stor kuleformet haug. Det er lagt ned lyspunkter i haugen som tennes avhengig av trafikken på motorvegen. Vedlikeholdsarbeiderne er en flokk med sauer som beiter på formasjonen hele vekstsesongen. Dette er et godt eksempel på en kreativ løsning på et problem.

MENN I ESBJERG

Slik møter de vegfarende Esbjerg, - med fire sittende menn i marmor som ser ut over havet.

KOLLEKTIVTERMINAL PÅ RÅDHUSPLASSEN I KØBENHAVN
God design på leskur – med reklame. Brostein på fotgjengerarealene, betong med striper på kollektiv-arealene.





Nytt fra Geodata-duo'n

Stein Rinholm har fått ny kompanjong, Ole Johs. Nedrebø. 29. september arrangerte de fagtreff for alle som kan ha nytte av oppslag på kart koblet mot annen informasjon. Her ble det presentert tre spennende nyheter.

I og med at svært mange av oss har fått nye PC'er, er både ortofoto (flyfoto/kart) og nyhetene tilgjengelig for mange flere enn tidligere.
- Vi har akkurat bestilt over 800 km² ortofoto - og kan med andre ord tilby totalt 1.240 km², forteller en fornøyd Ole Johs.

Kobling mot GAB-registeret

I dette registeret ligger det informasjon om eiendommer, adresser og bygninger.
Du kan taste inn navn og få opp kart over vedkommendes tomt, eller du kan klikke på kart og finne ut hvem som eier hva.

Kart over markslag

«Digitalt markslagskart» dekker

store deler av Vestfold og viser area-
lene fargelagt etter type markslag;
f.eks. dyrka mark, skog, tettbebyg-
gelse osv. Du kan også klikke på fla-
tene og få fram nærmere informa-
sjon.

Bilder av vegen og området rundt

I forbindelse med utarbeidelsen av
"Funksjonsavtale Lågendalen" har
trafikkavdelingen tatt tusenvis av
bilder langs vegene i området. Du
kan klikke på veglinja og få opp bil-
det som er tatt i dette punktet.

Inviterer til oppdateringskurs i V/G Innsyn

- I fjor holdt Geodata kurs for ca. 75
kursdeltakere. Det viste seg etterpå
at en del hadde PC'er med for liten

Fornøyde aksjonister åpner bru



- Arbeidet med brua og samarbeidet med Telemark har gått bra, kunne anleggsleder Tore Jan Hansen (t.h.) fortelle. Her sammen med f.v. Øyvind Myhre, Jens Moen, Bjørn Gjelsås, Trond Erik Strange, Tore Hodnebrug, Anders Wegger, Halvard Skifjell og Johan Lepperød.

- Dette har vi virkelig kjempa for, sa Kopstadkomitéens Marit Pettersvold og Karin Aas da trafikken ble satt på Kopstadbrua 1. september. Stolte kunne de sammen med vegsjef Johan Lepperød fjerne sperretråden foran brua ved rundkjøringen.

- Det er virkelig moro å åpne ei bru når det er så mange som blir fornøyde, sa anleggsleder Tore Jan Hansen til Vestfolder'n.

Stor dag for bygdefolka

Folk på Nykirke startet sin egen grasrotaksjon for nytt Kopstadkryss

for et par år siden. En komité med Marit Pettersvold og Karin Aas i spissen fikk med seg hele bygda i dette arbeidet. 1. september i år var derfor en stor dag for bygdefolk på begge sider av E18. Med brua har også folk vest for E18 fått et nytt liv, heter det. De kan nå reise til Horten uten å bli hindret av trafikken eller være redd for å krysse vegen.

Ett skritt på vegen

Åpningen av brua på Kopstad er bare ett skritt på vegen til et helt nytt Kopstadkryss i to plan. Arbeidene med krysset startet på nyåret 1999. - Området under brua blir nå frigjort, og vi slipper å ta hensyn til trafikken, sa Hansen fornøyd. Ny midlertidig avkjøring til Statoil er også blitt bygd. Hansen forteller videre at folk på Statoil har vært veldig positive i byggetiden. Stasjonen skal fjernes, men det er ikke bestemt når. Folk fra Vegvesenet i Telemark

TEKST: ANNE METTE STORVIK

kapasitet. Programmet gikk tregt, og interessen for å bruke det dalte. Nå er det kjøpt inn veldig mange nye PC'er og Geodata vil tilby oppdateringskurs, som kan være nyttige for nybegynnere også, forteller Ole Johs.

- 23. november 0900 - 1100
1200 - 1400
- 24. november 0900 - 1100
1200 - 1400
- 25. november 0900 - 1100
1200 - 1400

Kursene er gratis og holdes på kursrommet innenfor kantina på vegkontoret.

Påmelding til Ole Johs. Nedrebø eller Stein Rinholm.

TEKST & FOTO: JORUN SÆTRE

har vært innleid til jobben med brua, og ifølge Hansen har samarbeidet vært meget bra.

Bru med gang- og sykkelveg

Kostnadmessig har brua kommet på 15-16 mill. kr. I denne prisen er også rundkjøringen på begge sider medregnet. Det er også bygd gang- og sykkelveg på søndre side av brua.



Aksjonistene Marit Pettersvold (t.v.) og Karin Aas var fornøyde da vegsjef Johan Lepperød kunne fjerne sperretråden foran brua.

Moskvil - Gulli
Antall alternativer kraftig redusert

Konsekvensutredningen av E18 går nå inn i innspurten. Prosjektgruppa har valgt konsulenter som skal utrede konsekvensene av de forskjellige traséalternativene. Antallet traséer er nå redusert fra ca. 25 til 13 gjennom en siliingsprosess.

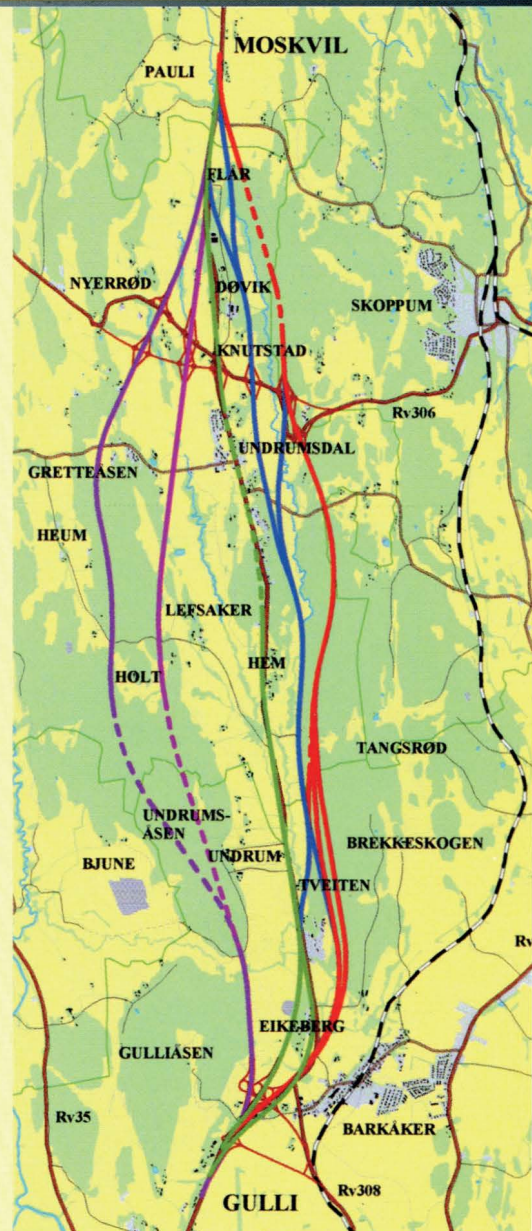
- Vi startet med 5 hovedalternativer, og gjennom arbeidet var vi kommet opp i ca. 25 alternative veglinjer. Vi måtte finne de beste alternativene innenfor hver av de 5 hovedkorridorene. Sagt på en annen måte: vi måtte sile bort de alternativene som var klart dårligere enn andre innenfor den samme korridoren, forteller Øyvind Firman, som er prosjektleder.

Hvem eliminerer?

Prosjektgruppa laget et forslag som ble presentert for velforeninger og andre interessegrupper. Revidert forslag ble så sendt Samarbeidsgruppen (repr. i kommunene, fylkesmannen og fylkeskommunen). Så ble det bestemt hvilke linjer som skulle tas ut.

Hva er igjen?

Alternativ 1 følger dagens E18, har to varianter i syd, én på hver side av Eikeberg.
Alternativ 2 går på dyrket mark øst for dagens E18, vest for bebyggelsen langs veien.
Alternativ 3 går i skogsområdene øst for dagens E18.
Alternativ 4 går i tunnel gjennom Flatåsen og Signalen og passerer øst for Holt og Gretteåsen.
Alt 5 går i tunnel gjennom Flatåsen og Vestre Holtås, men går videre vest for Holt og Gretteåsen. I tillegg er det kombinasjoner mellom alt. 1, 2 og 3.



Beboerne ved Bjunemyra i Ramnes er med andre ord de eneste som kan puste lettet ut.

Hva skjer videre?

- Alle de 15 temarapportene skal være ferdige i løpet av januar 2000. Da lager vi en samlerapport som oppsummerer konsekvensene, sier Øyvind. På bakgrunn av denne kommer Vegvesenet med forslag til linjevalg. Forslaget drøftes med velforeningene og andre interessegrupper og legges fram for "Samarbeidsgruppen" våren 2000. Etter dette blir konsekvensutredningen og forslaget til kommunedelplan oversendt kommunene for offentlig etter-syn.
- Dersom dette tar ett år, vil vi ha vedtatt korridoren for ny E18 sommeren 2001, sier en håpefull Øyvind.

TEKST: ANNE METTE STORVIK

Er du «kunde», «besøkende» eller «klager» i omstillingsprosessen?

spurte fysioterapeut Inger Brønseth i sitt innlegg på møtet for ledere og tillitsvalgte om effektiviseringsprosjektet 2. november. Hun mener at vi alle inntar en rolle i en omstillingsprosess, enten vi er ledere eller medarbeidere. Innlegget var en vitamininnsprøytning i en prosess som foreløpig står stille, bortsett fra litt tenking «på tvers».



Effektiviserings- og omstillingsprosjektet var tema på møtet da ledere og tillitsvalgte i etaten var samlet.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

I følge Inger inntar noen en «besøker-rolle», en iaktaker der det som skjer rundt ikke angår personen. «Kunden» derimot er en bedrifts drømmemedarbeider. Disse personene påvirker medarbeiderne positivt og tar ansvar i en omstillingsprosess. «Klageren» gir andre skylda og føler seg som offer i prosessen. Her har lederne en jobb å gjøre med å motivere sine medarbeidere til å ta ansvar for egen situasjon, slik at vi unngår at mange inntar «klager-rollen».

1. desember - neste milepel

«På tvers» og «mer penger ut på veien» er kjente utspill fra ledelsen i startfasen av prosessen. «Ut på ve-



Oppfordringen fra ledergruppen er «Tenk på tvers»

gen» betyr ikke mer asfalt, men at vi skal overføre penger fra administrasjon av oss selv til tjenester for trafikantene. Et mer bevisst samarbeid på tvers av fagavdelingsgrensene på vegkontoret og over fylkesgrensene er nødvendig.

Målet med effektivisering

Statens vegvesen skal redusere sine administrative kostnader med 15-20 % innen utgangen av 2003. Det betyr reduksjon i de administrative kostnadene i alle avdelinger, også de administrative kostnadene direkte knyttet til primæroppgavene våre. Hver avdeling har mottatt forslag til mål om effektivisering i føringsnotatet fra Vegdirektoratet. De endelige målene skal avtales mellom vegsjef og vegdirektør **1. desember**. Etter denne datoen vil vi få helt konkrete tall å forholde oss til.

Grunner til å effektivisere nå

- Vi må omstille oss til nye og spennende oppgaver, sier vegsjef Johan Lepperød. utfordringene i Nasjonal transportplan krever at vi fornyer oss. Nå har vi sjansen til å omstille oss selv, skape vår egen framtid. Vi legger fortsatt premissene, men våre omgivelser er utålmodige. Effektivisering og omstilling kan bety forbedring, ikke forverring. Nå har vi en unik mulighet til en positiv utvikling. Vi må ta utfordringen nå.

Tallenes tale for Vestfold

For Statens vegvesen Vestfold dreier reduksjonen av de administrative

kostnadene seg om følgende tall: Trafikkavdelingen: ca. 8 mill. kr
Produksjonsavd.: ca. 5 mill. kr
Administrasjonsavd.: 6,2 mill. kr
Utbyggingsavd.: foreløpig ikke avklart.

Tallene er ikke enhetlig definert, men ifølge administrasjonssjef Per Vaadal er det bedre å komme i gang i tide med litt usikkerhet, enn for sent med 100 % nøyaktighet.

Hensikten med effektivisering

- Med lavere bevilgninger må vi jobbe mer effektivt hvis vi skal gjøre en like god jobb for samfunnet.
- Krav om konkurransedyktighet og effektiv pengebruk. Pengene vi får skal brukes til verdiskapning i samfunnet - ikke til å sysselsette oss selv.
- Nye oppgaver i NTP krever omstilling av Vegvesenet.

Vegsjefen oppfordrer lederne til å:

- Ta rollen!
- Ta ledelsen!
- Ta ansvaret!

Oppfordringen til alle er:

«Tenk på tvers»

Som overordnede utviklingsmål, la vegsjefen fram de tre S-ene: Samspill, samferdsel, samfunn» Gjennom samspill internt og eksternt skal vi skape samferdsel til beste for samfunnet.

Først ute med regional anleggsstyrke

- For å kunne opprettholde en stabil anleggsstyrke for store oppgaver også om 5-10 år, er det naturlig å se regionen under ett, mener produksjonssjef Roar Gärtner. Frykt for gradvis nedbygging i de fire fylkene i Region Sør, har resultert i opprettelse av en felles regional anleggsstyrke.

For tiden har Vestfold rikelig med jobb, mens Telemark har lite å gjøre. Derfor er det en naturlig tanke å kunne benytte folk fra Telemark på E18 prosjektet her i fylket. Ved neste korsveg er det kanskje bruk for folk fra Vestfold i f.eks. Vest-Agder. Region Sør er først ute med opprettelse av felles anleggsstyrke med en anleggsleder knyttet til produksjonsvirksomheten i regionen og underlagt vegsjefen i Vestfold.

Hvem vil vi finne i denne «elitejengen»?

Vi tar sikte på å bruke de som jobber på E18-anlegget i dag, sier Gärtner. Disse gutta er godt kvalifiserte og kan ta jobber hvor som helst innenfor regionen. Vi snakker i første omgang om store oppgaver innenfor de fire fylkene i region sør, Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark og Vestfold. Det ikke snakk om noe jobbing utenfor dette området. Hvis det ikke er oppgaver for våre egne anleggsfolk internt i fylket, blir alternativet å bli med styrken til et annet fylke eller i verste fall ikke noen jobb i det hele tatt.

Hvordan er reaksjonen blant våre anleggsfolk?

- Jeg har så langt oppfattet en positiv holdning, og de vil sikkert være positive til dette. I realiteten har vi ikke noe valg, sier produksjonssjefen. Vi vil forsøke å tilrettelegge jobber med så kort arbeidsreise som mulig og håper å kunne opprettholde en tilnærmet kontinuerlig jobbsituasjon i Vestfold. Ved arbeid i andre fylker går

det an å få til avspaseringsordninger, slik som i oljeindustrien, f.eks. to uker på og en uke fri. Vi må få til attraktive ordninger ved opprettelse av anleggsstyrken.

Størst interesse i Vestfold

Stillingen som leder av anleggsstyrken er utlyst internt og ved fristens utløp har fem søkere vist interesse, fire fra Vestfold og en fra Telemark. Lederen skal samarbeide og ha en aktiv holdning til alle fylkene i regionen og passe på å ha tilstrekkelig oppgavevolum til å dekke opp styrken. Han/hun skal medvirke til å utarbeide et prosjektprogram som skal danne grunnlag for oppdrag. Det ligger inn under stillingens ansvarsområde å etablere en kompetent anleggsledelse, hentet fra regionen, for å gjennomføre anleggene som er bestemt i prosjektprogrammet. Den som tilsettes vil også ha nær kontakt med andre regioner for å utnytte spesialkompetanse og ressurser også ut over regiongrensene.



Anleggsstyrken vil bestå av de som jobber på E18-anlegget i dag. De er godt kvalifisert og kan ta jobber hvor som helst innenfor regionen.

Styrken skal utvikle seg på store anleggsoppgaver som alternativ til de store entreprenørene. De som inngår i «elitegruppa», opprettholder sitt tilsetningsforhold i hjemfylket, men avgis til tjeneste i anleggsstyrken.

Høy investeringsprofil i Vestfold

I motsetning til resten av landet, ser det ut til at vi i Vestfold får nok

av byggeoppdrag i neste tiårsperiode. Hvertfall hvis vi legger egne ambisjoner - underbygd av forslagene i Nasjonal transportplan (NTP) - til grunn. Investeringene ser ut til å forbli på det høye 1998-nivået en del år framover. De bompengefinansierte utbyggingsprosjektene sørger for det. De ordinære bevilgningene til riksveginvesteringer, drift og vedlikehold bidrar derimot lite.

Seksjonsleder Ivar Wulff i byggherreseksjonen har prøvd å lage et framtidsbilde av aktivitetsnivået vårt de næmeste årene - vel og merke bare de fysiske tiltakene på vegen. Bildet er selv sagt usikkert, men likevel det mest sannsynlige ut fra det vi vet i dag.

Investeringstopp neste år

År 2000 ser ut til å bli et toppår for omsetning på vegsektoren i Vestfold med ca 750 mill. kroner totalt. E18 nord-prosjektet alene vil bidra med ca 600 mill. kroner. Hvis forslagene i NTP (som nå er ute på fylkespolitisk høring) om bygging av ny E18 Moskvil-Gulli og Tønsberg-prosjektet går gjennom i Stortinget, vil aktivitetsnivået forbli høyt i hverfall åtte år til. E18 Moskvil-Gulli har et kostnadsoverslag på ca 1,2 mrd.kroner. Det inkluderer ny Rv 306 mellom Knutstad og Kirkebakken som vurderes finansiert som en del av E18-prosjektet. Tønsberg-prosjektet har også en kostnadsramme på ca 1 mrd kroner.

Når disse prosjektene kan være gjennomført rundt 2008, står nye på trappene: E18 mellom Sandefjord og Telemark grense og Rv 303 (Torstrandtunnelen) i Larvik. Disse prosjektene er omtalt i NTP, men ikke prioritert i første periode.

Jevnt lite til vedlikehold

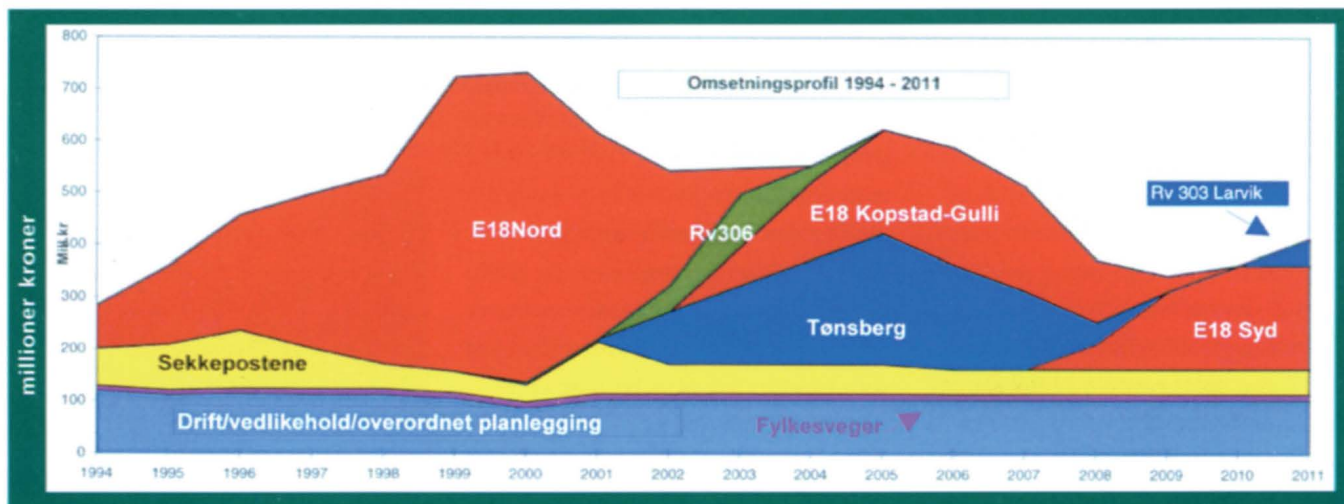
Når det gjelder penger til drift og vedlikehold av eksisterende veger, er situasjonen en ganske annen. Fra et nivå på 119 mill. kroner i 1994 er vi nede i 87 mill. kroner i 2000. Deretter ser bevilgningene ut til å stabilisere seg på ca 100 mill.kroner i året. Det er under det nivået som må til for å vedlikeholde den investerte vegkapitalen og er ikke nok til å ta igjen det forfallet som skjer på vegene akkurat nå. Stortinget har imidlertid gitt signaler om å styrke bevilgningene til dette formålet framover. Vårt vedlikehold av fylkesvegene på ca 40 mill. kroner i året kommer ikke fram på bildet vi har tegnet.

Småtteri til småprosjekter

“Sekkepostene” ser ut til å få enda større reduksjoner og svingninger. “Sekkepostene” er mindre investeringer i fysiske trafikksikkerhetsmiljø og kollektivtiltak inklusive gang- og sykkelveger. Tildelingene til denne posten svinger med budsjettperiodene. Neste år blir tildelingen bare 33 mill. kroner, mens den i 2001 i følge vegplanen skal øke til 100 mill. kroner. I henhold til NTP, vil bevilgningene deretter ligge på bare ca 50 mill. kroner i året.

Mer til trafikantrettede tiltak

Mange primæroppgaver i trafikkavdelingen går ikke direkte på vegen, men på trafikant og kjøretøy. Trafikksikkerhet, et prioritert område i NTP, har fått en økning på 40 mill. kroner på landsbasis i forslaget til statsbudsjett for neste år. Dette er penger som vil gå til årsverk - ikke direkte “ut på vegen”. Disse oppgavene kommer ikke fram på framtidsbildet av fysiske vegtiltak.



Funksjonsavtale

Lågendalen

1. oktober skrev trafikkavdelingen og produksjonsavdelingen i Vestfold under en ettårig funksjonsavtale for vedlikehold og drift av vegnettet i Lågendalen. Det dreier seg om ca. 265 km veg og en jobb til flere mill. kr i året.

TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK

Prosessen startet for et par år siden med bakgrunn i at Vegdirektoratet ønsket å gjøre drift og vedlikehold konkurranseutsatt. Vestfold var interessert, men Vegdirektoratet ønsket å teste opplegget på en stor kontrakt og dermed et større område enn Vestfold kunne varte opp med. Ved å innlede et samarbeid med Buskerud og Telemark ble området stort nok.

Hva er en funksjonsavtale?

Funksjonsavtalen er et svært omfattende dokument, som forteller hva som skal gjøres med hva, hvor ofte og med hvilken kvalitet. Ordet har bakgrunn i at drift av en veg har mange funksjoner. Vegbanen skal lappes, oppmerking skal være i orden, støyskjermer skal beises og om vinteren skal det brøytes og saltes. Hvilke funksjoner innebærer "drift og vedlikehold" av et område - og hvor godt skal jobben gjøres? Trafikkavdelingen har gjort en kjempejobb med å kartlegge Lågendalen. For eksempel er det tatt tusenvis av fotografier, slik at man har sammenligningsgrunnlag neste år.

Hva skjer neste år?

Trafikkavdelingen vil løpende kontrollere om produksjonsavdelingen holder sin del av avtalen. På forsommeren vil jobben bli lyst ut på anbud til private entreprenører, og

anbudssommene skal sammenlignes med produksjonsavdelingens kalkyle.

Positiv til konkurranse

- Når jobben legges ut på anbud, kan det medføre at vi mister oppdraget. Selvfølgelig synes jeg det er ille, men jeg er faktisk glad for å få noen vi kan sammenligne oss med. Kanskje gir dette oss muligheten til å vise at vi er like gode - kanskje bedre, sier produksjonsleder Jarle Hillestad. Jarle er glad for grunnlagsmaterialet avtalen gir og ønsker slike avtaler på resten av vegnettet.

- Trafikk har gitt Produksjon oppgaven med å drifte nye E 18 når den åpner i 2001. Tapet av oppgavene i Lågendalen vil da bli veid opp av denne nye oppgaven. I mellomperioden, høsten 2000 til høsten 2001, vil Utbygging kompensere med økte oppgaver for Produksjon, forteller Jarle.

Alle må få likt grunnlag

- Måten det er lagt opp på, legger stor risiko på entreprenøren. For eksempel er det nesten umulig å spå hvor mye brøyting eller salt som trengs neste vinter. Dette betyr at den kontraktøren som tar den største risikoen, får kontrakten, sier Jarle. Han mener derfor at trafikkavdelingen bør beskrive klarere hva som ønskes priset og ta en større andel av risikoen, slik at anbudene kalkuleres på likt grunnlag.



En milepæl i Statens vegvesen Vestfold: Undertegnelsen av funksjonsavtalen for Lågendalen. Bak fra venstre: Finn Carlsen, Jarle Hillestad og Jørn Falch. Foran Tore Kaurin (t.v.) og Roar Gärtner

- Hva skjer hvis vinteren blir mye tøffere en entreprenøren har beregnet - eller hvis han går konkurs, spør Jarle.

Hvem er med

Avtalen er kommet i stand som et samarbeidsprosjekt mellom de tre fylkene Buskerud, Vestfold og Telemark. Prosjektledelsen består av de tre trafikksefene pluss produksjonssjefen i Vestfold (Roar Gärtner). Deltagere i prosjektgruppa har vært folk fra trafikk- og produksjonsavdelingene i de tre fylkene. Her i Vestfold har faggruppene i Larvik og Tønsberg og vegforvaltningsseksjonen vært sentrale samarbeidspartnere i forhandlingene med produksjonsavdelingen.

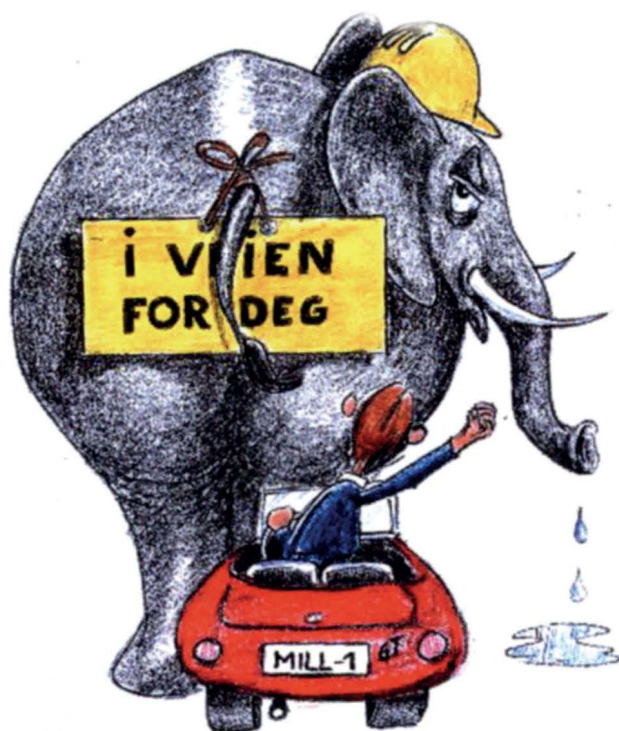
Statens vegvesen:

En hardt arbeidende sirkuselefant

TEKST: ANN KARIN MIDTGAARD - ILLUSTRASJON: ØYSTEIN LANGDALEN

Organisasjonskultur er en felles oppfatning av hvilke uskrevne regler som gjelder i en organisasjon. Hva er det "lov" og ikke "lov" til å gjøre på arbeidsplassen?

Kulturen er den opplevde virkeligheten - ikke den du finner på organisasjonskart eller i målformuleringer. Organisasjonskulturen, med sine drivkrefter og motkrefter, er viktig å forstå når man skal endre en organisasjon.



På forrige samling i Millennium, Vegvesenets sentrale lederutviklingsprogram, var temaet organisasjonskultur og deltakerne skulle på forhånd finne ut hvilket *dyr* de assosierte med sin egen bedriftskultur. Jeg løste oppgaven sammen med Qua (kvinnelige ledere i Statens vegvesen Vestfold). Vi kom fram til at elefanten måtte være et godt bilde på SVV. Siden mange kolleger fra andre fylker kjente seg igjen, ble elefanten et slags felles vegvesenbilde på Millennium-samlingen.

Organisasjonselefanten

Vår elefant er ikke en hvilken som helst elefant, men en sjelden blanding av arbeids- og sirkuselefant. Den er stor, sterk, snill, sosial, trygg, lojal, arbeidsom, utholdende, stødig og forutsigbar. Som elefanter flest, er også vår tung, litt sein i bevegelsene og asfaltgrå i fargen.

Elefanter brøyter seg veg, er farlige å stå i veien for og blir aggressive når de blir provosert. Likevel er elefanten sårbar. Den har noen svært verdifulle støttenner som gjør at den blir jaktet på. Vår organisa-

sjonselefant har attraktiv kompetanse på en del områder, som andre er villige til å betale godt for. På grunn av ulovlig jakt og miljøtrusler er elefanten en truet art.

Men elefanten er svært tykkhudet og tåler det meste. Ved fare blåser den i snabelen og snur baken til - som et solid skjold.

Sirkuselefanten lar seg dressere - etter mye strev - og kan bli riktig flink til å opptre. Når den først har lært noe, glemmer den det aldri.

Elefanten kan bli fryktelig gammel. Det er kanskje derfor den har så god tid? Etter et svært langt svangerskap (saksbehandlingstid) tar den seg av barna sine i to år før de får klare seg på egenhånd. Omtrent like lang tid som det tar en nytilsatt å "lære seg" Vegvesenet?

Et mindre tiltalende trekk ved elefanter er at de har en tendens til å lukte vondt, ha slapp hud og bli overvektige. Derfor trenger de med jevne mellomrom litt kosmetisk kirurgi (omorganisering) og fettsging (effektivisering).

Elefanten har gjennom historien klart å bevare sin egenart. Spørsmålet er om den klarer å tilpasse seg en ny tid med strengere krav til både effektivitet og utførelse.

Minneord

Søndag den 17. oktober kom den triste og sjokkerende meldingen om at Oddmund Nilsen var gått bort. Det er ufattelig at Oddmund i en alder av 54 år er borte for alltid og ikke lenger skal være en av gutta på Verningen vegstasjon.

Oddmund har jobbet for Statens vegvesen i 27 år og satt inne med en mengde lokalkunnskap om vegnettet. Oddmund var en typisk vegvesenmann, godt humør, lang fartstid og satte sin ære i å gjøre en god jobb. Oddmund trivdes på jobben. Ved Oddmund's bortgang



mistet vi en meget dyktig høvelfører, for dette var hans "bord". Opprettings- og planeringsarbeid likte

han godt, også ute blant de private entreprenørene var han etterspurt til dette arbeidet.

En egenskap Oddmund hadde som mange av oss andre misunte ham, var å være direkte. Oddmund sa alltid meningen sin, og kom da med mange fornuftige hint og ord.

Oddmund var en omgjengelig og hyggelig person som det var lett å komme i kontakt med og han hadde mange gode arbeidskamerater over hele fylket.

Våre tanker går nå først og fremst til de aller nærmeste. Vi lyser fred over Oddmund's minne.

Odd Eriksen

Vi gratulerer!

JUBILEER

25 år i Statens vegvesen

Trygve Stien, 1.12. 74
Arnfinn Bentzen, 9.12. 74
Jorun Sætre, 25.6. 74

50 år

Arne Dehli, 5.12.
Berit Bjørum Johansen, 5.12.

70 år

Gunnar Stien, 14.10.
Kåre Klausen, 23.12.

75 år

Torbjørn Berg, 27.12.

80 år

Kåre Eik, 14.10.
Nils Rød, 9.12.
Birger Kjennerød, 12.12.

MÅNEDENS LYSPUNKT

August -

Ås vegstasjon.
Det er tatt initiativ til oppussing av spiserommet som nå har fått lyse, trivelige farger og fin belysning. I tillegg har Vegvesenets egne lokale kunstnere dekorert veggene med malerier. Tiltaket skaper trivsel og viser at de

ansatte har omtanke for hverandre og ønsker å skape et godt arbeidsmiljø.

September -

Audun Nordbotten.
Han tar ukentlig med blomster fra egen hage til resepsjonen på vegkontoret. Dette har han gjort i mange år. I tillegg spanderer han frukt på de som er innom etasjen. Dette vitner om omtanke for andre, og det skaper trivsel på arbeidsplassen.

TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN

Takk for oppmerksomheten ved vårt bryllup! Solveig og Per-Jørgen Galleberg

Takk for oppmerksomheten på min 80-års dag. Hilsen Kåre Eik

Takk for oppmerksomheten på min 60-års dag. Hilsen Allan Kristiansen

Svar til Øyvind Lindseths innlegg:

“Hva er egentlig meningen

med HMS?” i Vestfolder'n 3/99

Det tørre svaret - og halve sannheten: Statens vegvesen Vestfold er etter lovverket pålagt å knytte til seg verne- og helsepersonale. Dette er løst ved å ansette denne type personale i en egen HMS-seksjon.

Forskriften som regulerer arbeidsoppgavene til HMS-seksjonen heter F21.04.1994 nr 333: Forskrift om verne- og helsepersonale (AT-518). Statens vegvesen Vestfold har sagt at det er oppgavene relatert til arbeidsmiljøloven i denne forskriften som skal utføres. I kommentarene til denne forskriften sies det bl.a:

“Avgrensingen i virkeområdet mot kurativ virksomhet er tatt med for å understreke at verne- og helsepersonalets funksjoner er forankret i helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet etter arbeidsmiljøloven.” I dagligdags tale betyr dette at vi ikke skal drive med behandling som f. eks. privatpraktiserende fysioterapeuter. Vi skal drive med forebyggende arbeid.

Det svaret som er mest interessant for deg - og den andre halvparten av sannheten:

I kommentarene til forskriften sies det også:

“Forskriften er ikke til hinder for at arbeidsgiver tilbyr arbeidstakere helsetjenester i tillegg til de oppgaver som er tillagt verne- og helsepersonale. Slike tilleggstjenester må ikke fortrenge eller komme i stedet for de oppgaver som følger av arbeidsmiljøloven § 30 og denne forskriften.” Dette betyr at arbeidsgiver kan åpne for at HMS-personalet tilbyr behandling av f.eks. fysioterapeut.

Forutsetningen er at dette ikke går ut over det forebyggende arbeidet.

I praksis må arbeidstakerorganisasjonene forhandle med arbeidsgiver om dette hvis det skal innføres.

Hvis det blir innført får de arbeidstakerne som får behandling en påplussing av inntekten som det må skattes av. Hvor stor denne påplussingen er vet jeg ikke, men jeg vil anta at den

medfører en økt skatt på noen hundre kroner i året avhengig av omfanget

Min kommentar:

Behandling av “vonde rygger, nakker eller skuldre” fjerner kanskje symptomene, men ikke årsaken til problemene. Vi som er ansatt i HMS-seksjonen mener at det viktigste bidraget vi kan gjøre er å arbeide forebyggende, med årsaken til problemene. Vi prøver kontinuerlig å se på om vi gjør de riktige oppgavene - og hva vi bør vektlegge i arbeidet framover.

Vi har, så langt jeg vet, aldri avvist en ansatt som har kommet innom oss får å få råd eller hjelp - eller har bedt oss komme ut på sin arbeidsplass. Vi gir kanskje ikke alltid den behandling som den ansatte har forventning om - men det er også en medisinsk vurdering i det enkelte tilfellet. Enkelt personer henvises til spesialister eller hjelpes på annen måte så sant vi kan. Men vi prioriterer først og fremst arbeidsrelaterte forhold.

Hilsen Martin Pedersen

LARVIK FØRST UTE MED BETALINGSTERMINAL

TEKST: TOR BAKKEN

Ved Larvik trafikkstasjon er det nå innstallert etterlengtede betalingsterminaler.

Det gir kundene anledning til å betale med kort for prøveskilt, førerkort og periodisk kontroll.

Foreløpig lar det seg ikke gjøre å betale omregistreringsavgift og årsavgift på stasjonen, verken kontant eller med kort, fordi dette er toll- og avgiftsdirektoratets ansvarsområde.

Først i Vestfold

Larvik er første stasjon i Vestfold som

har anskaffet terminal og hvis de får positive erfaringer med systemet, vil andre stasjoner følge etter. Mange kunder ønsket å betale med kort, og de var ikke særlig fornøyd med å bli henvist til nærmeste bank

Allerede første dagen fikk vi eksempel på at servicen vår var blitt vesentlig forbedret: En kunde kom kjørende med prøveskilt som gikk ut dagen i forveien. Han skulle registrere bilen, men hadde ikke kontanter. Derimot svært dårlig tid! Det viste seg imid-

lertid at han hadde kort, slik at han fikk betalt for prøveskilt denne dagen og kunne hente skiltene sine nede i byen på en lovlig måte.

Efaringene så langt er gode. Fornøyde kunder og mindre kontant-håndtering er de umiddelbare fordelene. Omsetningen har foreløpig ikke vært så stor (ca. 2.000 kr pr. dag), men den er økende.

Statens vegvesen Vestfold har fått sin egen motorsykelklubb. Navnet er MC veg Vestfold. Lørdag 28. august dro fire MC-kråker mot Blaafarværet, med ulik erfaring og ulik redskap - men med felles mål om å få mest mulig ut av vegavgiften.

Kartleseren hadde valgt en krevende og svingete veg for å få mye moro uten masse fart. Turen gikk naturligvis innom Gregershullet, men vi fant itt'no vegstasjon! Lønnskoll-Skjerven er alle motosyklisters favorittveg. Takk til Egil Holen, som har tegna'n! Fra Kongsberg ledet Algeir

oss på østsiden av Lågen. Vi slo oss ned ved elva, hvor det var picnicbenk og bord. Av med skjorta, fram med kaffe, bakverk og skrøner. Det er ikke få bisarre historier som bor i en motorsyklist, men de fleste av dem egner seg best som ferskvarer. Tur-opplevelser ble også delt. Da vi kom til Blaafarværet, flådde vi av oss skindresser og støvler (det var ikke mye igjen av de barske brumlebasser da!) og gav oss hen til rømmegrøt, rød saft, sol-

bad og skrøner i parken ved elva.

Videre aktiviteter

Etter to møter mellom MC-entusiaster fra Vestfold, Telemark og Buskerud, er resultatet felles klubb med felles formål og logo. Lokalavdelingene heter MC veg pluss fylkesnavn. Klubben vil antakelig arrangere én fellestur i vårhalvåret pluss kortere turer til steder som ligger i noenlunde lik avstand for alle fylkene. Det er også

snakk om felles «rustløserkurs», for å finne igjen kjøreforamen etter vinterdvalen.

Noen av medlemmene er så ambisiøse at de tenker seg tur til den internasjonale MC-messa i Tyskland eller til road racingstevnet i Assen (Nederland). Det er kort sagt mange spennende planer for år 2000. Se heller ikke bort fra at vi kan komme sammen til skrøner, moro og planutklekking i løpet av "istiden" heller! Kontaktperson er Leif Klyve.

TEKST OG FOTO: LEIF KLYVE



Kubikkfrelste med MC-klubb i Vegvesenet

Kråkene raster ved Lampeland; f.v. Sverre Svenningsen, Martin Pedersen, Jan Erik Bremnes, Algeir Thunshelle og Leif Klyve.



Det var fullt på dansegulvet til siste slutt. Inger Næss og Karina Krokeborg fra ekspedisjonen på vegkontoret "kuppet" en mikrofonen og jammet med bandet.

Rundt 200 glade festdel-takere var med på årtusenets siste årsfest, i «de dype skogene» i Våle.

Flott årsfest



Produksjonsavdelingen sto for årets arrangement - og i følge kantinepraten var både musikken (Swingers) og festen SVÆRT vellykket.

Brit Marie Rønningen var dyktig konferansier i kjole og hvitt og bandt innslagene sammen.

Gregershølet Veg og Stasjon var også tungt inne i arrangementet, med både brakke, utstyr og personell.

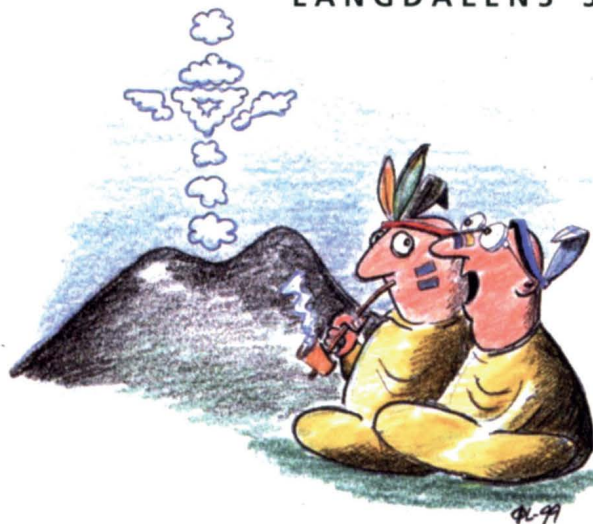
- Vi hadde problemer med å skaffe rådyr fordi farts-grensen var satt ned på E18, så resultatet ble en heller tynn viltgryte, sier



En lettere overrasket Stein Linnestad blir servert velkomstdrink av Jørn Falch. Bak Tore Jan Hansen som en av medarbeiderne fra Gregershølet.

Anton Slurebakken (alias Kåre Holtung) i en kommentar til Vestfolder'n.

TEKST: ANNE METTE STORVIK, FOTO: ROAR GÄRTNER



DET STÅR: "BILL. MRK. DISKRE SJON"

Utblåsing om utlysning

Jeg trodde vegsjefstillinger var viktige. Derfor ønsket jeg å legge utlysningsteksten til de ledige stillingene som vegsjef i Hordaland og Buskerud ut på Internettssidene våre - og sette dem i det elektroniske meldingsbladet vårt. Jeg prøvde å hente dem fra Internett. Forbauselsen ble stadig større ettersom jeg ikke fant dem - verken på Vegdirektoratets, Hordalands eller Buskeruds sider.

"Merkelig", tenkte jeg og ringte til Vegdirektoratet. Jeg forklarte at jeg gjerne ville ha teksten tilsendt for å legge den ut på Internett. Etter mye forklaring og parlamentering ble jeg omsider lovet teksten på E-post.

Dagene gikk. I Minifolder'n sto det at utlysningsteksten ville bli lagt ut så fort jeg mottok den.

Etter en ukes tid, kvinnen jeg meg opp og ringte på nytt til Vegdirektoratet. Igjen måtte jeg forklare og parlamentere - og ble på nytt lovet at jeg skulle få teksten tilsendt.

Samtalene forløp omtrent slik:

- Men vi har annonsert alle de vanlige stedene!

- Ja, det har dere sikkert, men alle andre stillinger - fra deltidsstillinger til engasjementer - blir jo lagt ut på Internett. Da skal vel disse også legges ut, spurte jeg noenlunde avbalansert.

- Det er opp til det enkelte fylke.

- Ja visst, men da må vi jo få utlysningsteksten! Jeg er sikker på at både Buskerud og Hordaland blir glade hvis du sender teksten til dem, sa jeg og kjente at jeg begynte å bli litt oppgitt.

- Vi har sendt brev til alle fylkene.

- Ja, men jeg vil gjerne ha teksten elektronisk, slik at jeg slipper å skrive alt på nytt!

La meg si det sånn: stillingene kom aldri i Minifolder'n eller på Hordalands, Buskeruds, eller Statens vegvesen Vestfolds Internettssider. Og nå vet jeg ikke helt hva jeg skal tro.

Regner de med at de ønskede søkerne har fått vite om vegsjefstillingene via jungeltelegrafene? Vil de ha færrest mulig søkere? Eller er rett og vegsjefstillinger regnet som mindre viktige?

