

NY OG AVANSERT SPYLEBIL VASKER BÅDE HØYT OG LAVT



**Statens vegvesen**  
Vestfold

Bedriftsblad  
for Statens vegvesen Vestfold,  
Nr. 1, februar 2000  
27. 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

### Utgiver

Statens vegvesen Vestfold,  
Postboks 2004  
3103 Tønsberg  
Tlf. 33 37 17 00  
Fax. 33 31 43 41  
[www.vegvesen.no/vestfold](http://www.vegvesen.no/vestfold)

### Foto på omslaget

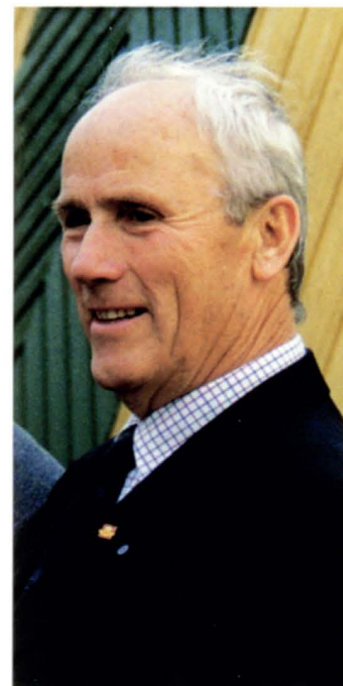
Forside: Allsidig spylebil i Vestfold  
Innside: Vått vinterføre på E18  
Begge foto: Knut Vedeld Hovde

### Neste nummer av Vestfolder'n

Ca. 1. april



## Johans betraktninger



# Samspill om null drepte

**D**en seneste tids ulykker i transportsektoren gir grunn til ettertanke. Sleipnerforliset, hvor 16 personer omkom, og togkollisjonen nord for Elverum, som krevde 19 menneskeliv, er tragedier som berører oss dypt. De viser hvor sårbare vi mennesker er i et moderne transportsystem.

299 mennesker mistet livet på vegene i 1999 - 23 av disse i Vestfold. Bare i Vestfold er tallet på drepte høyere enn i hver av de to mye omtalte tragediene. Hvorfor blir båt- og togulykker katastrofer og tragedier, mens bilulykker forblir ulykker?

Fordi dødsulykker på vegen som regel rammer bare ett menneske om gangen og er jevnt spredd utover året. De er dagligdagse hendelser vi venner oss til og aksepterer som uunngåelige. Dimensjonene på tragedien går først opp for oss når mange omkommer i samme ulykke, slik tilfellet ofte er med andre transportmidler.

### Nullvisjon

Hver eneste dødsulykke på vegen burde være like uakseptabel. Sorgen til de etterlatte er like stor om en kjær person blir drept i en stor eller liten ulykke. Vi må ikke venne oss til tanken om at dødsulykker er en nødvendig pris å betale for å ha vegtrafikk. Vår visjon må være null drepte og livsvarig skadde og i vegtrafikken.

### Ikke dødsstraff for å gjøre feil

Vi må få til et bedre samspill med trafikantene. Vi kan ikke lene oss tilbake å si at trafikantene skal kjøre "etter forholdene" og at ulykker er deres eget ansvar. Bilførere er mennesker og det er menneskelig å feile. Vårt

ansvar er å utforme og vedlikeholde vegene slik at de tillater menneskelige feil. Det skal ikke være dødsstraff for å gjøre feil i trafikken.

Samspillet må gå ut på at bilførerne tar ansvar for sin kjøring mens vegmyndighetene tar ansvar for at vegene er gode nok til å tåle menneskelige feilvurderinger uten å koste liv.

### 0 drepte på E18

"Nullvisjonen" ble lansert i Nasjonal transportplan i høst, og Stortinget skal til sommeren bestemme om den skal gjelde som prinsipp for all samferdsel her i landet. Det innebærer at det er de menneskelige konsekvensene av ulykkene vi må redusere - ikke nødvendigvis antall ulykker. Alvorlighetsgraden på ulykkene er et viktigere kriterium for innsats enn antall ulykker. I Vestfold må vi prioritere den strekningen hvor de alvorligste ulykkene skjer: E18.

Vi har satt oss et mål i tråd med nullvisjonen: 0 drepte på E18 senest innen 2010. Det krever en kombinert satsing fra oss: Bygge en ny og mer trafikksikker E18 samtidig som vi med godt vedlikehold, utbedringer og fartsdempende tiltak gjør det tryggere å kjøre på dagens E18.

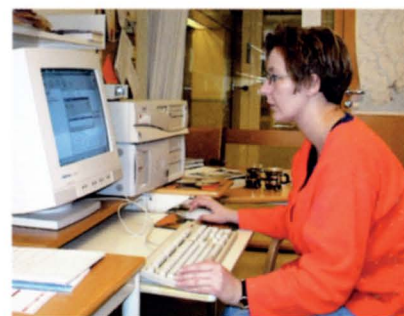
# Årsmeldingen på Internett - og bare der!

**L**år vil du ikke få årsmeldingen vår i posten som tidligere. Du finner den derimot på [www.vegvesen.no/vestfold](http://www.vegvesen.no/vestfold) - altså på våre hjemmesider på Internett. Der får den et eget symbol på førstesiden. Etter vår vurdering er det en mer informativ og lettlest årsmelding enn tidligere papirutgaver. Og denne årsmeldingen vil du aldri klare å rote bort!

3. februar var nyvinningen på lufta.

mer i en internettløsning enn det er naturlig å ha i en papirversjon. Ved å klikke på lenkene kan du gå ganske dypt inn i akkurat dine interesseområder.

En web-løsning har flere "informasjonslag". Det øverste gir en kort kommentar og oversikt over temaet, for eksempel miljø, trafiksikkerhet og vegprosjekter. Hvert tema har en undermeny som bringer deg videre



Anne Mette Storvik i informasjonssjefens kontor har gjort pionerarbeid med vår første årsmelding på Internett



Sånn ser forsiden av Internett-årsmeldingen ut. Trykknappene leder deg videre inn i temaene

Både kvalitet og kostnader er grunnen til at vi valgte en ny løsning i år. En årsmelding egner seg godt som web-løsning, Internett er en hensiktsmessig kanal og vi sparer ca 70.000 kroner i trykkekostnader.

## Innholdsrik, men oversiktlig

På Internett-årsmeldingen får du raskt et detaljert overblikk over innholdet og kan klikke deg direkte fram til akkurat det du er interessert i. På web er det enkelt å lage "lenker" til andre elektroniske dokumenter og nettsteder. Du kan dermed få med

til flere detaljer, tabeller osv. Vil du vite enda mer om enkeltsaker, kan du klikke på lenkene nederst på sidene og blant annet komme direkte til Nasjonal transportplan-dokumentet på Vegdirektoratets sider, presentasjonen av E18 Nord på våre egne hjemmesider eller miljø-saker på SSB's nettsted.

## Riktig kanal

Internett egner seg godt som kanal for en årsmelding siden den når både eksterne og interne lesere. Vi vil lage en lenk fra Vegveven til

Internett når den tid kommer, slik at du også kan gå inn den veien. Alle utenfor huset som pleier å motta årsmeldingen vår, får et brev om hvor de kan finne den i år. Vi ber også om tilbakemeldinger på den nye formen. Skulle du trenge en side eller hele årsmeldingen i papirform, kan du printe den ut. Den er presentabel også i papirformat, men blant annet lenkene blir jo borte.

## Innhold

Vi har beholdt inndelingen i hovedkapitler fra de to siste årene og videreført statistikken. Organisasjonskapittelet er utvidet blant annet med HMS. Trafiksikkerhet har fått lenker til aktuelle pressemeldinger. Ellers er ikke årsmeldingen mer ord- og bilde-rik enn tidligere.

## Produksjon

Anne Mette Storvik på informasjonssjefens kontor har laget årsmeldingen på web uten å måtte kjøpe dyr ekstern bistand. Hun fullførte 31. januar ett års studium i web design og har laget årsmeldingen som prosjekt-oppgave på skolen! Skulle vi ha kjøpt web-utviklingen, ville det ha kostet like mye som å trykke årsmeldingen. Å lage nye årsmeldinger kommende år er en enkel sak etter at malen først er etablert.

# Effektiv redaktør med visjoner for Vestfoldvegene

*Hva jeg ville ha gjort hvis jeg var vegsjef for en dag?*

*Redaktør Marit Haukom tar fram dagens utgave av Tønsbergs Blad og peker på et bilde av nesten 600 fakler langs E18.*

*- Svaret gir seg selv. Ingen ting er viktigere enn å redusere antall skadde og drepte i trafikken.*

**S**om ansvarlig redaktør i Tønsbergs Blad må Marit Haukom følge godt med i Vestfoldsamfunnet og ha synspunkter på det meste. Hun mener at transportnettet er selve livsnerven i fylket og en forutsetning for utviklingen av næringslivet. - Det er ikke mange andre lokalaviser som har mer veg- og trafikkstoff enn Tønsbergs Blad, hevder hun.



*- Hva ville du ha gjort som vegsjef for å bekjempe trafikkulykkene?*

- Jeg ville ha brukt mesteparten av dagen på å få politikere fra andre fylker til å forstå Vestfolds trafikkproblemer. Vestfold har et image som "Gullkysten" - en privilegert og problemfri oase på jorden. Derfor taper Vestfold ofte i kampen om statlige midler, bl.a. til vegbygging. Men økningen i antall drepte fra 18 personer i 1998 til 24 i 1999, viser at vi ikke har et godt nok vegnett. Det må gå an å få andre fylker til å innse at Vestfold må få en større andel av pengepotten, mener Marit Haukom.

- Hva tror du om en nullvisjon i trafiksikkerhetsarbeidet?

- Det må være riktig tenking. Uten en slik ambisjon vil det jo ikke skje noen forandring. Nullvisjonen har en viktig symbolsk funksjon. For hva er alternativet? En visjon om 300 drepte i året?

*- Er det OK å finansiere vegbygging med bompenger?*

- Jeg synes blandet statlig og privat finansiering av nye vegprosjekter er helt OK og har ingen betenkeligheter med bompengefinansiering av E18-utbyggingen og Tønsbergprosjektet. Jeg tror slik "alternativ" finansiering vil bli stadig mer vanlig. Offentlige myndigheter må innse at de ikke rår over all makt og myndighet lenger, og finne løsninger sammen med andre.

Marit Haukom tror det er mye å hente i et samarbeid med næringslivet. Hun nevner Esso-raffineriet på Slagentangen som et eksempel på større bedrifter som kan tenke seg et spleiselag med staten for å få til mer effektive transportløsninger.

- Det blir de dyktigste og mest kreative lokale aktørene som får de beste resultatene. Det er grunnen til at Tønsberg får en vegløsning før Larvik. Mens Larvik sitter og venter på statlige bevilgninger, tar lokalpolitikere i Tønsberg-området skjeen i egen hånd og oppretter et utbyggingsselskap. Jeg synes denne utviklingen er helt naturlig og en

konsekvens av stadig mindre statlig styring og kontroll.

*- Kommer ikke byutviklingen ut av kontroll hvis vegutbyggingen gjør det?*

- Jo, men for meg som trafikant og innbygger spiller det ingen rolle om det etableres kjøpesentre utenfor sentrum, bare det er effektiv kommunikasjon dit. På mange måter er det ønskelig at veksten kommer utenfor pressområdene. Borgeskogen er et godt eksempel på slik næringsetablering. Vegvesenet bør legge til rette for utvikling av næringslivet i mindre pressede områder utenfor byene.

*- Bør veg og trafikk være et statlig eller lokalt ansvar?*

Jeg er svært glad for at Vegvesenet ikke er kommunalt eller fylkeskommunalt. Bare staten kan skjære gjennom når kommunene er uenige - og det vil de selvsagt være i vegspørsmål. Fylkeskommunen har vist sin manglende beslutningsevne i sykehussaken.

- Arbeidsdagen som vegsjef nærmer seg slutten...

- Har jeg fem minutter til overs? De vil jeg bruke sammen med buss-selskapene og NSB for å få til et bedre kollektivtilbud for de arbeidsreisende. For større bedrifter som etablerer seg i Vestfold, som f.eks Mikron, er det viktig at Vestfold er ett arbeidsmarked. Et effektivt transportsystem for arbeidstakerne er avgjørende for å få til det, sier Marit Haukom.

# Hestekur mot vekstproblem

*Den sterke trafikkveksten over mange år har grådig spist opp all gevinst av ny teknologi. En kolossal miljø- og helsegevinst er sløst bort, og vi kjører inn i det nye tusenåret på en trend av økte utslipp og miljøskader fra vegtrafikk. Og hvilken medisin doserer vi - som ansvarlig fagmyndighet - ut til vår pasient, Vestfold? Ifølge Nasjonal transportplan satser vi alt på en velbrukt og velkjent løsning; vi skal bygge oss ut av problemene med flere veger. Jo mer trafikk pasienten hoster ut, desto mer veg skal vi bygge.*

**M**ange har festet stor lit til at ny teknologi skal gjøre bilen renere og stilere. Det har vært en positiv miljøutvikling innen samferdsel siden begynnelsen av 80-tallet. Ny teknologi, bedre brensel og bedre og renere forbrenning har gitt betydelige miljøgevinster.

Men utviklingstrekkene de siste årene er skremmende. I 1995 økte utslippene fra vegtrafikken i Vestfold for første gang på nesten 20 år. Den sterke trafikkveksten over mange år har spist opp all gevinst av ny teknologi. Utslippene begynner å nærme seg nivået i 1990.



ARKIVFOTO: VIDAR ASKLAND

## Nye utfordringer, gammel medisin

Diagnosen er enkel. Pasienten, Vestfold, lider av hypervekst i biltrafikk med påfølgende kvelningsfølelser, lungelidelser, astma og økt krefthypighet. Pasienten plages dessuten av søvnforstyrrelser på grunn av støy og en generell utrygghetsfølelse i nærmiljøet.

Det er derfor med stor beklagelse jeg må konstatere at vi bruker feil medisin. Etter 100 år med samme hestekur av asfalt og kjørefelt, er pasienten fremdeles skranten. Det er vel snart på tide med noe mer tidsriktig og moderne medisinbruk. Kanskje et enkelt kirurgisk inngrep som bedrer kollektivtrafikk og sykkel, kombinert med en enkel pillekur mot parkeringsplasser i bysentra?

## Mur av velvilje

Aldri før har vi visst så mye om konsekvensene av veg og trafikk på natur og helse. Og likevel får vi til så lite. De fleste diskusjoner når som regel et lite, euforisk klimaks når temaet miljø kommer på banen. Alle nikker alvorlig og forstående; hensynet til miljø er viktig.

Men dessverre viser det seg at vi prioriterer annerledes. Eksempler på de vanligste frasene er; vi har ikke de

rette virkemidlene, vi må ta hensyn til næringslivet, framkommelighet er vår primæroppgave, framdrift og omsetning må sikres, og så videre med en masse bla-bla-bla.

Det er nesten sånn at en mur av velvilje kveler enhver mulighet til å prioritere miljø i våre langsiktige strategier.

“Miljø” står, i begynnelsen av et nytt tusenår, fram som et intetsigende tema alle snakker om med stor empati. Den manglende viljen til aktiv og miljøbevisst handling, kan derimot betegnes som apati.

## Et lite juleeventyr

Dette ble veldig dystert og deprimerende. Men det er slettes ikke håpløst. Det finnes mange lyspunkter, og jeg skal nevne ett:

For noen uker siden, det kan ha vært lille julaften, opplevde jeg noe som rørte meg dypt inn i sjelen. Jeg var på veg til jobb. Ved Stoltenbergparken ble jeg regelrett shanghaiet av en vidunderlig vakker Vegvesen-kvinne.

Damens navn holder jeg for meg selv av hensyn til henne. Hun kommer fra et anstendig og møblert hjem, og har alt å tape på å bli forbundet med en liten silkeramp som meg.

I det pøsende juleregnet kunne hun stolt fortelle at hun hadde busset til jobben. Hun bekjente at gjentatt lesing av mine mange og pompøse formaninger i denne spalten hadde

Sterk økning i biltrafikken og økte utslipp på Vestfoldvegene de siste årene

## Takk til Rune



Rune Gjøs har vært en trofast bidragsyter av miljøstoff til Vestfoldern. Ved årskiftet byttet han jobb til Vegdirektoratet, med kollektivtrafikk som arbeidsområde. Redaksjonen ønsker kollektivt god tur videre.

manet fram en dårlig samvittighet for at hun bilte til jobb hver dag.

Jeg ble dypt rørt. Jeg hadde nemlig daglig observert kvinnen rase rundt i en monstrøs tysk personbil. Akkurat der og da fikk jeg lønn for mine to år som sint miljøpredikant. Jeg forelsket meg selvsagt momentant og ga henne et ørlett kyss.

**Vegvesen-ansatte må gå foran**

Denne lille julehistorien illustrerer hva som må til for å komme videre og få resultater. Som ansatte i Statens vegvesen kan vi gå foran som gode rollebilder og starte med oss selv. Ikke bare med holdninger, men også med handlinger.

I "Handlingsprogram for miljø", som ble vedtatt i ledermøtet 17. desember 1999, ligger det nok av handlinger å ta tak i. Dette programmet knaller til med syv satsingsområder der det settes mål for de neste årene. Målene berører de fleste i vår virksomhet.

Jeg vil oppfordre deg, kjære leser, om å bla gjennom dette programmet. Gjør deg opp en mening om det som står der. Finn ut om det er ting du kan gjøre.

Og til slutt, la oss være litt mer på vakt neste gang vi skal skrive ut ny medisin til vår pasient.

# God sammensetning skaper godt team

*...sier formann Øyvind Myhre, som selv er en viktig brikke i det positive miljøet på Kopstad. - Teamet fungerer godt, men det er ikke takket være meg, sier han beskjedent til Vestfolder'n. Det er Tore Jan som skal ha «blomsten», og Øyvind prøver så godt han kan å føre samtalen over på noe annet.*

Vestfolder'n fikk for en stund siden tips om det gode miljøet på Kopstad, og at Øyvind Myhre er en av personene som sørger for den gode trivselen der.

**God kjemi skaper god trivsel**

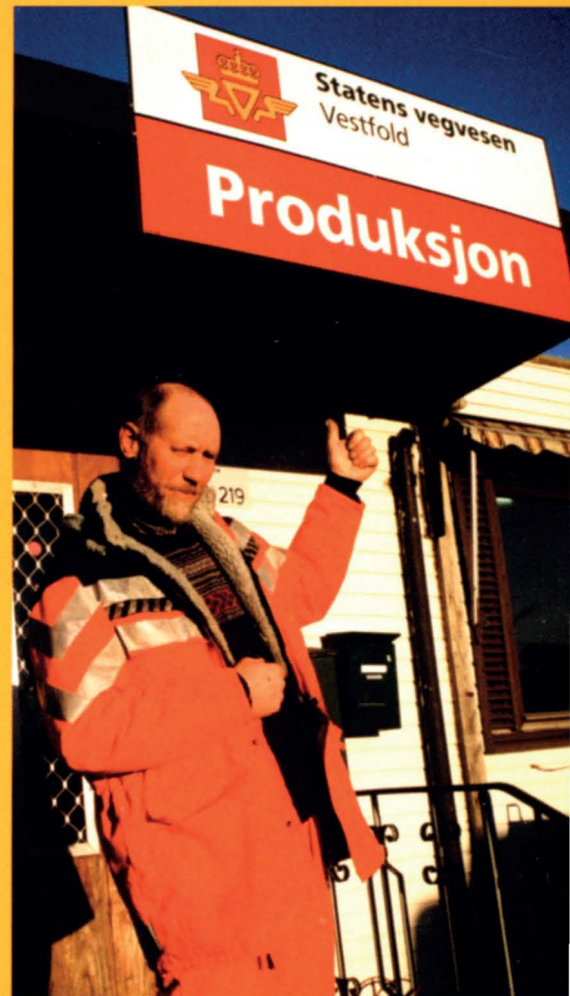
- Sammensetningen av folk spiller en viktig rolle for trivselen på en arbeidsplass, sier Myhre. Her stemmer kjemien, og alle ses på som en viktig ressurs. Gjengen er engasjert, og alle bidrar til at ting blir gjort. Jeg føler at vi er trygge på hverandre, og vi er ikke redde for å utvide grenser eller tråkke i hverandres bed. Her er det ikke noe som heter «det er mitt bord». Den type holdning er dessverre meget vanlig i Statens vegvesen.

**Felles mål**

- Innleide og egne ansatte har møte hver mandag og går gjennom planene for det som skal skje den uka. Alle er til stede og får samme informasjon. Det resulterer i at alle får et eierforhold til jobben og målet som er satt. Det er også positivt at det er samlet mye «gult» på dette anlegget. Ifølge Øyvind synes «vedlikeholdsfolka» det er trivelig å kunne være på ett sted, og at det er med på å spre en positiv holdning på arbeidsplassen.

**Effektivisering og omstilling**

- Vi er klar over at det vil skje forandringer innen kort tid. Effektivisering og omstilling er sentrale ord, og vi hører om det ganske ofte. At vi må reise til et annet fylke, skremmer

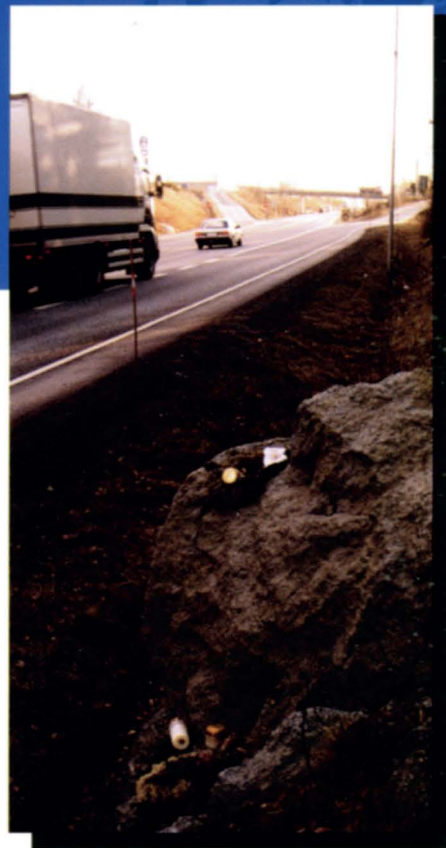


Alle er med på å bidra til at trivselen på Kopstad er god, sier formann Øyvind Myhre.

ikke meg, forteller Øyvind. Situasjonen for Vegvesenet vil gjøre at vi må flytte på oss. Jeg tror de fleste av dem som jobber på anlegget, har innsett at det blir framtidens Vegvesen. Folk fra Telemark har jobbet på Kopstad og neste er gang er det vår tur. Tidligere hadde Vegvesenet tradisjon på å reise, men i de siste årene har vi hatt nok å gjøre i eget fylke. Øyvind tror at utedriften vil takle dette, selv om de må flytte litt på seg.

# Dødsstraff for å feile

*Å kjøre bil på E18 eller andre hovedveger i Vestfold krever strengt tatt ikke mye av mennesket bak rattet. Føreren må passe på å ha gul-linjen til venstre og hvitlinjen til høyre for seg, og ikke komme for nær forankjørende. Det er det hele. Over lange avstander holder det å bevege rattet noen centimeter til høyre eller venstre. Gir og bremser kan man stort sett la være i fred. Foten kan hvile på gasspedalen.*



Jeg vet ikke hvordan det er å føre et jernbanetog. Tilsynelatende er det enda enklere enn å kjøre bil på en motorveg.

Man har ikke en gang et ratt å holde i. Alle lokførere vet og visste at å kjøre på rødt lys ut fra en jernbanestasjon på Rørosbanen er en feilhandling som med stor sannsynlighet får katastrofale følger. Derfor må og skal det ikke skje. Likevel skjedde det 4. januar i år. En feil.

Det er menneskelig å feile. Feil skjer hele tiden i alle typer virksomhet. Alt sikkerhetsarbeid må derfor basere seg på både å redusere mulighetene til å begå feil og å redusere konsekvensene av de feil som likevel begås. Et system som bare baserer sikkerheten på enkeltmenneskers vurderinger og handlinger vil garantert oppleve ulykker. Spørsmål er ikke *om*, men *når*.

Mange spør seg hvordan det kan ha seg at Jernbaneverket og NSB ikke har et sikkerhetsnett som fanger opp feilhandlinger som den som skjedde på Rørosbanen. Etter min mening er det her det kritiske søkelyset må rettes, ikke mot lokomotivføreren som var menneskelig nok til å feile.

Denne diskusjonen griper også direkte inn i vurderingene omkring nullvisjonen i vegetaten. På vegene

våre eksisterer det heller ikke noe sikkerhetsnett. Når feil gjøres er det graden av flaks eller uflaks som avgjør hva resultatet blir. På veger med stor trafikk og høy hastighet vil feilhandlinger føre til at noen med jevne eller ujevne mellomrom mister livet. Det samme gjelder på veger hvor beskyttede og ubeskyttede trafikanter deler trafikkarealet.

På lang sikt vil det helt sikkert komme elektroniske innretninger som overstyres bilføreren i en del situasjoner som ellers kunne medføre fare for ulykker. Inntil da må vi sette kreftene inn på å sørge for at den fysiske utformingen av nytt og eksisterende vegnett i størst mulig grad fanger opp og gir kjøretøyer som er ute av kontroll en myk oppbremsing. I stor grad vil det dreie seg om å lage fysiske skiller mellom trafikanter som kan komme i konflikt med hverandre og å sikre at utforkjøringer ikke resulterer i bråstopp mot faste objekter.

Faste objekter er det mange av langs vegnettet i Vestfold, som andre steder. I løpet av 90-tallet ble 29 personer drept i utforkjøringsulykker. Hvor mange av dem som kunne ha vært reddet om vi som vegmyndighet hadde sørget for at side terrenget ga kjøretøyene en myk oppbremsing vet vi ikke, men mye tyder på at det er ganske mange.

2. desember 1998 døde en 26 år gammel mann på Fokserød på E18 i Sandefjord. Bilen han var passasjer i skjenet ut av kjørebanelen, passerte over avkjøringsrampen og traff en enslig lav bergnabb som står kloss i vegen. Lenge etter lå det en krans på denne bergnabben, formodentlig plassert der av sørgende pårørende.

Jeg vet at E18-strekningen Tassebekk - Klinestad, åpnet i 1986, er det prosjektet mange i Vegvesenet er minst stolt av, av alt vi har bygget de siste 30 årene. Det er mange grunner til at denne strekningen ble som den ble, en stor del av dem lå utenfor vår kontroll. Det som i alle fall er klart er at her er sjansen for tilgivelse for menneskelig feil redusert til et absolutt minimum. Vegprofilet er så trangt at muligheten til å foreta en unnamanøver er





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

liten, men verst er kanskje side-  
terrenget med høye, kantede  
fjellskjæringer, fjellrabber og trær  
med til dels kraftige dimensjoner.  
Rekkverk er det på fyllingene, mens  
skjæringene ligger helt ubeskyttet.

I 1979 ble vegvesenet i Vestfold til-  
delt "Trevennen"-plaketten. Den  
henger fortsatt i kantina på vegkon-  
toret. Prisen fikk vi fordi vi tok vare  
på et stort antall trær langs nåvæ-  
rende riksveg 19 når gang- og  
sykkelvegen ble bygget mellom Hor-  
ten og Tønsberg. Mange av dem er  
gamle eiketrær med voldsomme di-  
mensjoner. Kanskje burde tiden nå  
være inne til å plukke plaketten ned  
av veggen. Trærne langs Hortensve-  
gen har kostet flere mennesker livet  
i de tjue årene som er gått siden vi  
fikk denne utmerkelsen. Lite å være  
stolt av, med andre ord.

Opprydding og sikring av side-  
terrenget blir en viktig arbeidsopp-  
gave når nullvisjonen skal legges til  
grunn for trafikk sikkerhetsarbeidet.  
Her er det mye å gripe fatt i. På ek-  
sisterende vegnett kan det bli van-  
skelig å få til fullgode løsninger  
over alt. Det aller viktigste er at de  
anleggene vi planlegger og bygger  
heretter tar hensyn til at det er men-  
neskelig å feile. Alt som kan gå galt  
vil nemlig før eller siden gjøre nett-  
opp det.

# Fokus på nullvisjonen

*I fokus på årets FTU-konferanse sto nullvisjonen og medvirkning i trafikk sikkerhetsarbeidet. Konferansen samlet bred deltakelse fra kommunene, politiet, fylkeskommunen, trafikkskoler, Trygg Trafikk og vegvesenet.*

**D**en årlige konferanse ble denne gang arrangert 9.-10. desember i Langesund. Konferansen, som er blitt et fast samlingspunkt for trafikk sikkerhetsarbeidere i ulike eta-  
ter og virksomheter i fylket, viste at engasjementet i dette arbeidet er stort og økende. Samlingen ble åpnet av Ragnar Bjerknes som er ny leder for hovedutvalget for regional utvikling i fylkeskommunen. Dette utvalget er også fylkestrafikk sikkerhetsutvalg (FTU). Dette var for øvrig første møte med trafikk sikkerhetsmiljøet for mange av de nye medlemmene i FTU.

Erik Thomassen innledet det faglige programmet med å gjøre rede for hva nullvisjonen kan ha å si for de ulike aktørene i trafikk sikkerhetsarbeidet. Nullvisjonen er en svensk oppfinnelse og det var derfor spesielt interessant å høre innleggene fra de to svenske deltakerne som fulgte etter Thomassens innlegg. Jan Hammarström fra Lund snakket om dialog som virkemiddel i trafikk sikkerhetsarbeidet. Han presenterte en metode som var brukt i Skåne og andre steder for å få folk i et lokalmiljø til å ta ansvar ikke bare for det fysiske miljøet, men også for sin egen oppførsel som trafikanter i forhold til hverandre.

Hammarström presenterte også planer for å gjøre svenske byområder, bl.a. med et eksempel fra Jönköping, til trygge samfunn for myke trafikanter. Kostnadene ved dette var naturlig nok betydelige. Likevel kanskje tankevekkende lave når man bryter dem ned på hver enkelt innbygger. 4.000 kr. pr. person og 2 minutter ekstra reisetid pr dag ville det bety for den enkelte jönköping-boer å gjennomføre nullvisjonsbyen.

- Jag er en provokatør, åpnet adm.dir Brittmarie Ütterström i Trygg Trafikk søsterorganisasjon NTF med å si. Hun har anmeldt generaldirektøren i Vegvirket for uaktsomt drap etter en ulykke på en motorveg der to personer ble drept. Bilen støtte mot en tverrstilt betongmur i midtrabatten. Muren var bygget for en forbindel-



Jan Hammarström, Marit Wroldsen Dahl og Brittmarie Ütterström med 0-visjons-brosjyren.

sesveg som går i kulverter under kjørebane. Ütterström snakket om det delte ansvar i trafikken. Det er ikke bare trafikanten som har ansvar når noe går galt. Myndighetene må pålegges et ansvar for å utforme trafikksystemet slik at konsekvensene av ulykker ikke blir større enn nødvendig.

Andre dag inneholdt to tankevekkende foredrag om medvirkning fra barn og unge. Kjell Lillestøl fra Porsgrunn kommune viste hvordan man kan ta barns kunnskaper og meninger på alvor og dra dem inn i beslutningsprosessen. Reidar Fosse, som leder et nasjonalt prosjekt for HMS-arbeid i skolen, ga interessante innspill til hvordan det fremtidige arbeidet med helse-, miljø- og sikkerhet i skolen også kan brukes til å redusere trafikkulykkene på skolevegene.



# TAR LESKUR PÅ ALVOR

Når regn og vind farer over Tjølling-jordene kan et leskur på busstoppet være ganske kjærkomment. Produksjonsavdelingen ordner i disse dager en serie nye leskur langs riksveg 303 i Larvik. Tiltaket er et samarbeid mellom Vestfold fylkeskommune, Larvik kommune og Vegvesenet.

TEKST & FOTO: KNUT VEDELD HOVDE

I løpet av februar skal 22 nye leskur være på plass på strekningen Gloppe bru i Larvik til Hem på grensa til Sandefjord. Totalt skal det opp 35 stykker på den en mil lange strekningen. Noen gjenstående eiendomsaker gjør at ikke alle kan settes ut nå. På sentrale steder skal leskurene suppleres med overbygde sykkelparkeringer.

Alle prosjekter har sin historie, og i denne saken har det dessverre blitt litt ekstra ventetid for dem som tar bussen..

**Ikke bare å lage leskur**  
Produksjonsavdelingen ønsket å bygge leskurene selv, da det kunne være noe ledig kapasitet på vinteren, sier Ole Johan Lauvstad i utbyggingsavdelingen. Konsulenten



Gunnar Svendsen, Per Nakjem og Svein Arne Nordkvælle får mye skryt for de nye leskurene. Når vinteren byr på vårvær kommer skurene raskt på plass.

for oppdraget, som i dette tilfellet var Asplan Viak, leverte derfor ferdige arbeidstegninger før forrige vinter, og en prototyp ble bygd. Firmaene som leverer tilsvarende skur,

likte dårlig det de så. Leskurene var for like deres produkt, mente de, og Vegvesenet havnet i rettsak med leverandøren Norfax. Slike saker tar tid, så etter en tilpasning av





tegninger og et forlik med Norfax var man klare med hammer og sag ett år forsinket. På Verningen har Finn Tore Lie og Kjell Karlsen snekret 17 flotte leskur til nå. Det er vinduer på tre sider, og taket er dobbelt planketak med papp imellom. De greier to i uka, men de må delta i det øvrige arbeidet, som for tiden er støyskjermer i Petter Bogens gate i Sandefjord. En del av snekringen utfører derfor karene på kveldstid. Skoleungene i Tjølling er takknemlige for det.

**Fort gjort**

En utypisk januar-formiddag med deilig vårvær, troppet Vestfolder'n opp ved Bisjord for å ta byggearbeidene i øyensyn. Da

var "hytta" nesten ferdig, og karene var begynt å tenke på lunsj. 3 mann laster elementene på bilen på Verningen om morgenen, reiser ut og setter det sammen. Det hele boltes godt fast til betongfundamentet, og før klokka er 11 er karene på veg tilbake til Verningen. Fort gjort, spør du meg. Fotografen måtte spesielt merke seg takrenna, en tynn trelist på taket, som lå i en bue og ledet regnvannet ned på sidene. Egen patent og smart tenkt. At noen av oss helt sikkert hadde gått ut på siden en regnfull morgen, og fått strålen i nakken, får være vårt problem.

**Kostnader og utbredelse**

Som sagt er det gunstig

med denne typen oppdrag for produksjonsavdelingen i stille perioder. Prisen på et leskur med fundament er ca 30.000 kr og det er 3-4 tusenlapper under eksterne leverandører, forteller Kristin Sande i byggherreseksjonen. I gavlveggene kommer det busskilt og navn på hol-

deplassen. Foreløpig er et par stykker beiset grønne, men om alle blir like, eller man varierer fargene litt, vil ekspertene tenke på frem mot beise-sesongen. Vi setter spor etter oss i nærmiljøet, og det er positivt.



Kjell Karlsen og Finn Tore Lie t.h. snekrer et par leskur i uka. 17 flotte leskur har trillet ut fra garasjen på Verningen til nå .





**Inger Johanne  
Ihle Rasmussen**  
Larvik trafikkstasjon

Leder av Mengde-  
treeringsprosjektet i  
trafikkavdelingen

Artikkelen er basert på en rapport om føreropplæring i Canada, av Trond Spurkeland og Kåre Ljones, fra hhv. vegvesenet i Telemark og Sogn og Fjordane.

# Mengdetrening

## nøkkelen til reduksjon av ungdomsulykkene?

*Er Statens vegvesen på ville veier når de oppfordrer ungdom til å komme i gang med bilkjøring på 16-års dagen?*

*Vettskremte foreldre tvinges til å sitte ved siden av, mens kjøringen går over stakk og stein?*

*I beste fall holder bilen seg på veien, i verste fall... Er det fordi svenskene gjør det at vi nå satser stort på mengdetrening?*

**L**a oss gå til utlandet, ikke Sverige denne gangen, men til det store utland, og se hva som skjer der. Hvordan er opplæringsystemet f.eks i Canada? Nærmere bestemt i Ontario-provinsen i Canada.

I denne provinsen hadde man et ønske om å innføre et opplæringsystem som skulle tjene tre funksjoner: Skjerme de ferske bilførerne for de farligste trafikksituasjonene og trafikkforholdene, øke kjøreferdighetene og øke motivasjonen for trafiksikker kjøring. For å sikre ivaretagelse av disse faktorene, ble det i 1994 innført et system med trinnvis utvidelse av førerretten (TUF).

### System med to perioder

Systemet er inndelt i to faser eller perioder: øvelseskjøringsperioden og egenkjøringsperioden. For å få lov til å øvelseskjøre må 16-åringene av-

legge en teoriprøve. Øvelseskjøringsperioden varer i 12 måneder, og inneholder en rekke restriksjoner. Bl.a må kandidaten være i følge med en ledsager, det er forbud mot øvelseskjøring på bestemte typer motorveger og kjøreforbud mellom klokka 2400 og 0500.

For å gå over fra øvelseskjøringsperioden til egenkjøringsperioden, må kandidaten bestå en praktisk prøve på 20 min. Egenkjøringsperioden varer i 12 mnd, og har kun små restriksjoner i førerretten (f.eks 0-promille)

Etter denne perioden må kandidaten bestå en førerprøve på 40 minutter for til slutt å få det fullverdige førerkortet. Som oppfølging er det innført en ordning med prikkbelastning.

### Færre ulykker

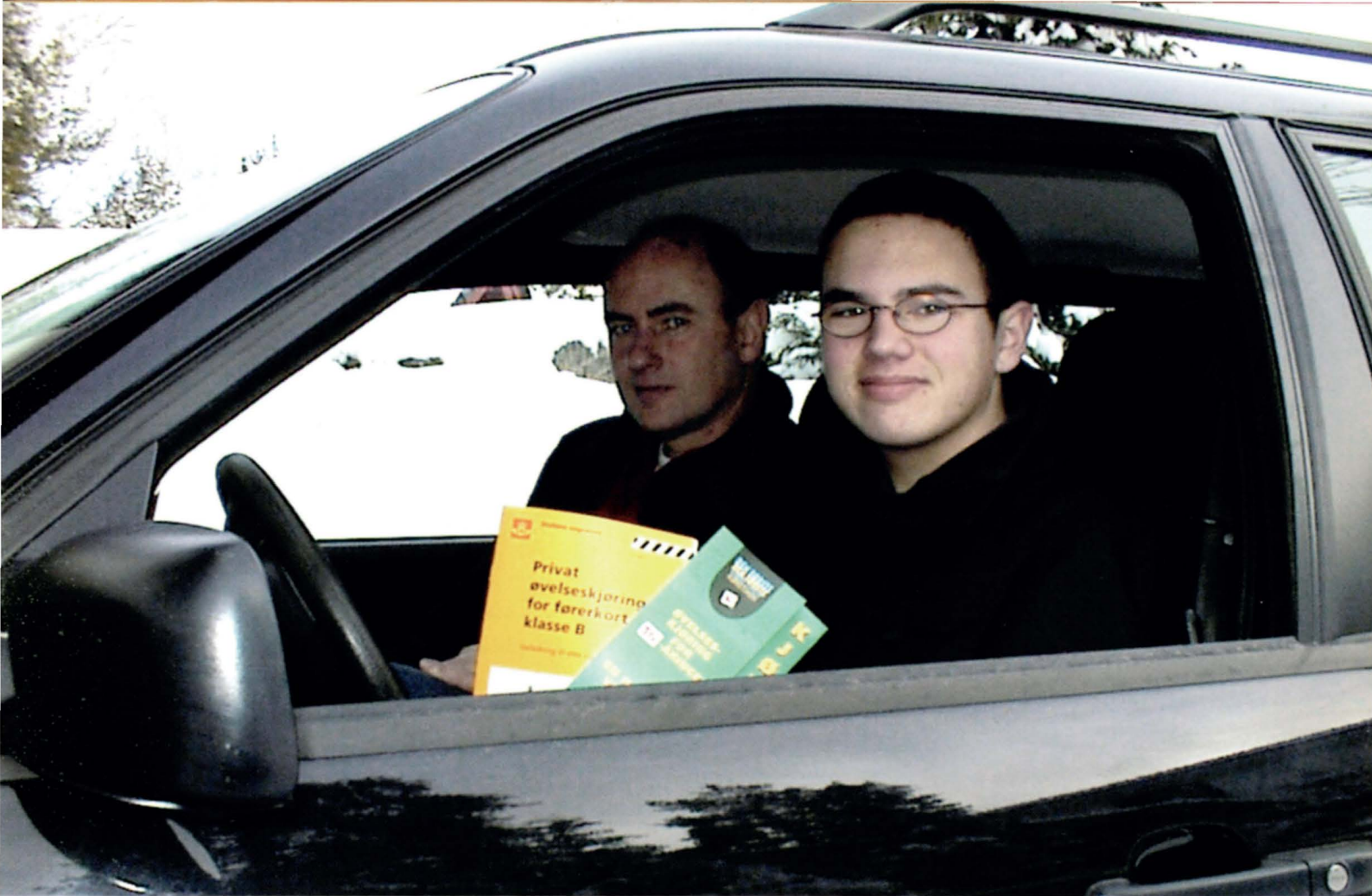
Opplegget er blitt evaluert. Det ble foretatt en sammenlikning av ulykkene for ferske bilførere i ulike aldersgrupper i 1993 og 1995. Evaluering-

gen viste at det nye systemet har virket svært bra. I gjennomsnitt var ulykkene (inkludert materiell skade) for ferske bilførere redusert med 31 prosent. Det viste seg at det var stor reduksjon i ulykker med skadde og drepte for disse førerene. Ulykker med promille, og ulykker på motorveg var også sterkt redusert.

En rekke stater i USA, flere provinser i Canada, Australia og NewZealand har også innført et opplæringsystem som gir en trinnvis utvidelse av førerrettighetene (TUF). Overalt viser det seg at TUF gir positive, dvs. ulykkesreducerende resultater. Hva kan dette komme av?

### Hvorfor ulykkesreduksjon?

TUF som tenkning og modell bygger på 3 hovedprinsipper. Først og fremst dreier det seg om at samfunnet må ta vare på - hjelpe - uerfarne førere. Det går nesten ikke en dag uten at massemedia forteller om trafikkulykker der ungdom er innblandet. Vi ser sta-



dig bevis på at de ferske bilførere ikke takler ansvaret de har fått tildelt. Dermed trer samfunnet inn med omsorg og oppfølging.

Videre bygger TUF på lærlingeprinsippet. TUF gir ferske bilførere anledning til å gradvis vokse seg sikre i trafikken. De får tid til å skaffe seg erfaring og til å bearbeide denne erfaringen. Denne "innvoksningen" krever at de i første blir skjerma for de farligste trafikksituasjonene og trafikkforholdene, slik at feilene de gjør og konsekvensene av disse blir så små som mulig.

Det siste hovedprinsippet TUF bygger på er mengdetreningsprinsippet. Det legges det til rette for mest mulig privat øvelseskjøring (mengdetrening) i løpet av læringsprosessen fordi internasjonal trafikkforskning har bevist at mengdetrening har et stort ulykkesreducerende potensiale.

Ut fra det vi nå har lest, ser det ut til

at Statens vegvesen er på rett veg allikevel. Det ser heller ikke ut som at det er kun fordi svenskene mengdetrener at vi også har satt i gang.

### Begrepet mengdetrening

"Mengdetrening" er et begrep som er kjent bl.a fra idretten; Øv så mye at det "sitter godt", at ferdigheten er automatisert. Nå brukes begrepet på TS-arenaen i forbindelse med føreropplæring.

### Hvorfor reduserer mengdetrening ulykkes-utsattheten?

Dagens ordning i Norge med ca. 20 - 25 øvingstimer for ferske sjåfører medfører at de er svært uerfarne når de får førerkortet. På bakgrunn av forskning vet vi at sannsynligheten for å bli innblandet i en ulykke som bilfører er meget høy med nyervervet førerkort, den synker opptil 60% første halvår og er sunket ned til et minimum etter ca. 7 år. Forskning viser også at reduksjonen er direkte avhengig av kjørelengden.

Begrepet mengdetrening bygger altså på teorien om at hvis alle nye bilførere er "erfarne" den dagen de får førerkort, vil sannsynligheten for ulykkesinnblanding reduseres betraktelig.

### TUF i Norge?

Årsaken til suksessen i Ontario-provinsen i Canada er som tidligere nevnt ikke mengdetrening alene. Her er det satt inn i en større sammenheng der flere ulykkesreducerende tiltak fungerer sammen. Det er et paradoks at vi her i Norge velger å bruke mye ressurser på informasjon om viktigheten av mengdetrening. Skal satsningen virkelig gi resultater må det innføres supplerende tiltak til mengdetreningen. Noe å tenke på for det neste 10-året?

## avansert vaskemaskin



En avansert spylebil med mange funksjoner triller i disse dager ut på vegene i Vestfold.

At det er en ombygd gammel sliter, er ikke så lett å se ved første øyekast. Vestfolder'n tok en prøvetur med Svein Arne Nordkvelle, som demonstrerte det tekniske mangfoldet for oss.

Teleskop-armen på taket har en rekkevidde på 8 m ut fra vegskulder

Bilen er utstyrt med ratt og pedaler på begge sider for å kunne betjene utstyret mens bilen kjører.

## Ny spylebil på gammelt karosseri



Vestfold hadde behov for en skiltvaskbil med større rekkevidde, for å nå de store skilttavlene og skiltportalene. På Ås hadde man en bil som kunne passe til formålet. En Volvo fra 1984, som hadde gått som malebil for vegmerking, ble overflødig da vegstripene ble plastbasert og annen teknologi tok seg av merkingen.

“Den gule elefanten” hadde lav kilometerstand og kunne fortsatt gjøre nytte for seg, men da måtte den bygges om, sier Kåre Holtung fra basen på Ås. Nå har den fått en stor teleskop-arm på taket, med en rekkevidde for spyling 8

meter ut fra vegskulder. Denne brukes både til vasking av skilt og kantstolper.

### Ratt og pedaler på begge sider i førerhuset

Teleskopspyleren betjenes med en joystick på høyre side i førerhuset. Fra før av er bilen utstyrt med ratt og pedaler på begge sider, og dette er nødvendig for betjening av utstyret. Vannet kan holde opp til 60 grader, og spyleren kan brukes i temperaturer ned til 15 minusgrader, da motorer og pumper ligger isolert bak på bilen.

### Mange funksjoner

Foran på bilen er det en annen arm med spyledyse

for vasking av kant- og midtstriper. Det nye plaststoffet i stripene stiller krav til svært ren asfalt før påføring, så spyleren her er kraftig. 180 bar med 87 liter i minuttet, eller 400 bar med 37 liter i minuttet er valgmulighetene. Til sammenligning er høytrykkspylere til hjemmebruk på ca 100 bar, med 5 liter i minuttet, sier Svein Arne Nordkvelle som betjener bilen.

Stripevaskeren betjenes fra venstre side i førerhuset, så Svein Arne må bytte ratt og side ved de forskjellige funksjonene. Bilen har også uttrekkbare slanger, med varmtvann og høytrykk for

spyling av kummer og stikkrenner. Når vi nevner at teleskoparmen på taket også kan påmonteres en saks for å klippe av greiner som kan være i veien, skjønner vi at “den gule elefanten” er avansert.

### Lokal leverandør

Utstyret er utviklet og montert av Svelvikfirmaet Mectec. Teleskop-armen er lik de som brukes til avisning av flyene på Gardermoen. Hele oppgraderingen av Volvoen har kostet ca 1,1 mill. kroner. Bilen mangler nå bare varsellys bak, før den også kan være operativ på E18.

# E18 kan bli stengt igjen

Lørdag 17. januar ble det meldt mildere vær - men ikke nedbør. Meteorogrammene til Vegvesenet antydte heller ikke nedbør. Alt lå an til en stille kveld med hensyn til brøyting og salting. Klokken 1900 oppdaget imidlertid vakta på Vegtrafikksentralen i Porsgrunn nedbør som hadde kurs for Vestfold. Driftsvakta ringte umiddelbart vakthavende i Vestfold. Klokken 2000 var den første saltbilen på vegen. Samtidig begynte det å regne.

**R**egndråpene frøs i samme sekund som de traff den kalde asfalten, og i løpet av noen minutter hadde det dannet seg en tykk hinne av is. Det tar litt tid for saltbilene å komme seg på vegen, og de bruker ca 1,5 time på å kjøre en saltrunde. Deretter skal saltet "spise seg gjennom" isen. Politiet valgte derfor å stenge E 18 for trafikk ved Tassebekk mellom ca. kl. 2100 og kl. 2300.

## Flinke bilister

Hjermund Martinussen kjørte en av de første saltbilene på vegen.

- Regnet startet idet jeg kjørte ut av garasjen, og i løpet av få minutter var det kaos. Bilistene var imidlertid flinke, de skjønnte at det var umulig å kjøre og stoppet bilene. Jeg hjalp flere som sto fast, forteller Hjermund.

Det ble faktisk så glatt at han måtte legge om til kjettinger for å kunne fortsette.

På tross av de ekstreme værforholdene, synes Hjermund det var en hyggelig arbeidsøkt.

- Jeg ble mottatt med åpne armer, det var faktisk noen bilister som "tok bølgen" da de fikk se meg, humrer han.

## Kan skje igjen

- Det eneste som kan garantere at E18 er farbar 100 % av tiden, er varmekabler i vegen - eller strøbiler

stående i beredskap tett i tett langs vegen. Begge deler er vel like urealistiske, sier produksjonsleder Jarle Hillestad .

- Jeg er svært fornøyd med jobben gutta i produksjonsavdelingen gjorde den lørdagen, med det korte varselet vi fikk, avslutter Jarle.

## Stort ansvar

Beredskap veies alltid mot kostnader. Nå overvåker Vegtrafikksentralen i Telemark 4 fylker. Hvis værforholdene blir så ille at VTS ikke klarer å håndtere situasjonen, overlater de ansvaret til den som har hjemmeberedskap i fylket. Lørdag og søndag ettermiddag er det to sjåfører (altså to biler) pr. område som har vakt. Det vil si seks i Vestfold + 2 biler i Lågendalen. Etter kl. 2200 lørdag og søndag er det imidlertid bare én sjåfør pr. område på vakt.

## FAKTA

En vanlig vinter koster ca. 20 mill. kr. 40-45 % av dette er faste kostnader.

Ett eneste 10-timers snøfall koster 700.000,- kr i brøyting og rydding.

Ett eneste strøtiltak, altså én gangs strøing av vegene våre, koster ca. 120.000,- kr.

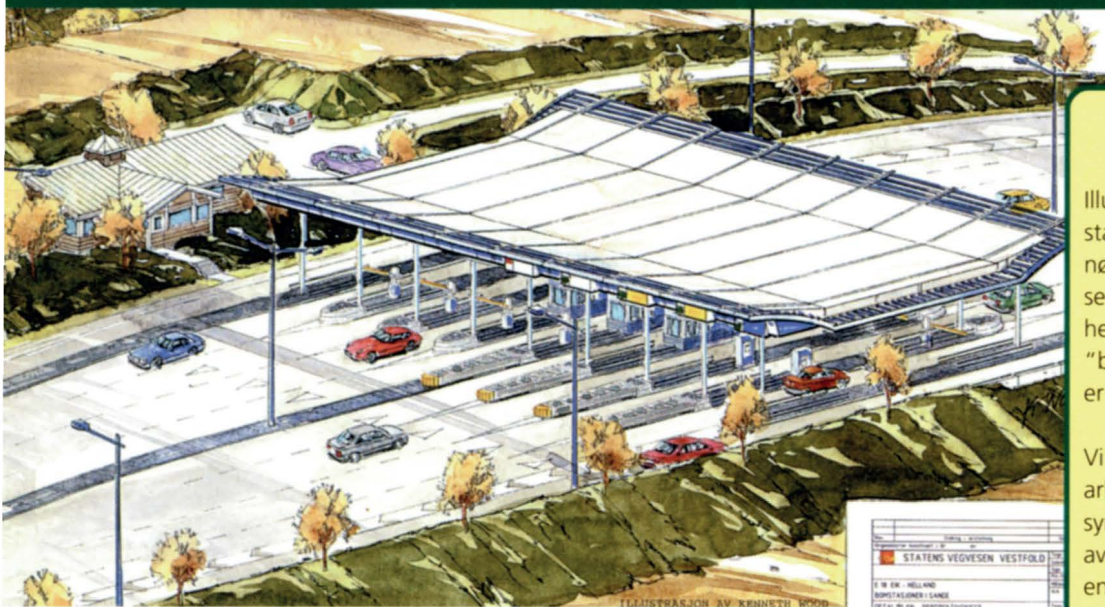
Vestfolds produksjonsavdeling har 6 biler som strør/salter/brøyter E18 og de viktigste innfartsårene til byene, og to biler som tar seg av Lågendalen.

I tillegg til dette har Statens vegvesen Vestfold ca. 90 avtaler med private kontraktører (som har selvstendig ansvar for området sitt).



Hjermund Martinussen hadde vakt den lørdagen E 18 ble stengt. Den blide nordlendingen gir honnør til bilistene som tok hensyn til føret og stanset bilene sine.

- Det er rett og slett "goodwillen" og ansvarsfølelsen til sjåførene som gjør at det går, forteller Hjermund.



## Bom-design?

Illustrasjonen viser hvordan bomstasjonene kan se ut - men ikke nødvendigvis hvordan de blir seende ut. Det brune trehuset er hentet fra Oslofjord-forbindelsen og "boksene", som de ansatte sitter i, er hentet fra Oslo.

Vi spurte Eva Preede, landskapsarkitekt på vegkontoret, hva hun synes om forslaget. I forrige utgave av Vestfolder'n fortalte nemlig Eva entusiastisk om de fine bomstasjonene i Danmark.

- Taket ser spennende ut og harmonerer godt med betalingsbodene. Det er positivt at de har tenkt å lage et ordentlig anlegg, men resultatet kunne kanskje blitt bedre hvis en arkitekt hadde komponert stasjonen som en helhet. Jeg synes trehuset bryter med de andre elementene. Det burde vært erstattet av et bygg i samme formspråk som anlegget for øvrig, sier Eva.

Eva håper at Statens vegvesen Vestfold kan bevise for all verden at en bomstasjon faktisk kan være flott.

- Vi kommer til å ta en arkitekt med i byggeplanprosessen - og vi vil også invitere Eva til å komme med sine synspunkter, forsikrer Arild Vestbø, prosjekteringsleder for Ny E18 Nord.

# Hel-bom bomplassering?

Midt i november 1999 var Statens vegvesen Vestfold ferdig med reguleringsplanene for nye bomstasjoner i Sande. Det er én plan for gamle E 18 og én for nye E 18. Planene viser hvor stasjonene skal plasseres, hvordan de kan se ut osv.

TEKST: ANNE METTE STORVIK

**T**irsdag 18. januar var planene oppe til første gangs politisk behandling i Sande kommunes tekniske utvalg. Teknisk utvalg bestemmer om reguleringsplaner er bra nok til at de kan legges ut til offentlig høring.

Reguleringsplanen som viser hvor bomstasjonene skal ligge på gamle E18, Ødegården, ble godkjent og lagt ut til offentlig ettersyn, mens reguleringsplanen for ny E 18 ble avvist med 6 mot 1 stemme! Utvalget mente at Vegvesenet burde utrede en ny bomstasjonsplassering ved Kalmoveien (Skogskroken) eller (sekundært) en av rasteplassene ved Tollerudelva.

Avgjørelsen kom som en stor overraskelse på både planleggere og prosjektleder. Alle hadde sett på behandlingen som en ren formalitet. Avgjørelsen utløste en hektisk møtevirksomhet - både internt i Vegvesenet, i Sande kommune og mellom partene.

### Avvist på nytt

Vegvesenet utredet så de to plasseringene utvalget ba om: kostnader, fordeler og ulemper i forhold til plassering på Smalhagen. Dessuten imøttekom Vegvesenet kravet om ekstra støyskjermingstiltak rundt bomstasjonen på Smalhagen.

Reguleringsplanen ble behandlet på nytt 1. februar. Teknisk utvalg avviser fortsatt reguleringsplanen, men ber nå Vegvesenet om å utarbeide reguleringsplan for bomstasjonsplassering ved Kalmoveien (Skogskroken).

### Hva nå?

- Vegvesenet har flere muligheter. Akkurat nå diskuterer vi hvordan vi skal gå videre. Tiden er jo viktig, vi må jo rekke å bygge stasjonen før trafikken blir satt på ny E 18 (september 2001). Vi håper på å få stadfestet reguleringsplanen i løpet av sommeren, avslutter prosjektleder Karl Høiland optimistisk.

### Saksgangen

Offentlig høring betyr at alle - både offentlige instanser og privatpersoner - kan komme med merknader til planmaterialet. Planene sendes deretter tilbake til Vegvesenet, som kommenterer merknadene.

- Er merknadene fornuftige, sier vi OK og endrer. Er de ikke fornuftige, avslår vi og begrunner avslaget, forteller Arild Vestbø, prosjekteringsleder for Ny E 18 Nord. Etter annen gangs behandling i teknisk utvalg får kommunestyret reguleringsplanen med kommentarene for endelig godkjenning



## NYTT FJES

# Norges første regionale anleggsleder på plass i Vestfold



Jan Kårstein Olsen  
Regional anleggsleder, Region Sør

**J**an Kårstein Olsen (51) begynte i den nyopprettede stillingen som regional anleggsleder 1. februar. Han har ca 15 års fartstid fra Statens vegvesen Telemark, men har de to siste årene jobbet som avdelingsleder i entreprenørfirmaet "Trafikk og anlegg" i Skien.

Jan bor i Skien - midt i region sør. Derfra vil han pendle til sitt kontor i 3. etasje på vegkontoret i

Tønsberg - når han ikke jobber hjemme eller er på reise rundt i regionen. Etter at Buskerud kom med i region sør, har det jo blitt en langstrakt region ned til Vest-Agder.

Jan er gift og har to gutter på 26 og 28 år. I 1979-80 var han i Botswana på oppdrag for Norad. Der har han vært flere ganger senere også, sammen med produksjonsdirektør Bjørn Erik Selnes. Han er

opptatt av håndball og har deltatt i Vegvesen-tureringen på Gol 20 ganger!

Ellers er Jan glad i fjellet, inneholder av hytte på Gautefall og en ivrig fisker.

- Forskjellen mellom å jobbe hos en privat entreprenør og i Vegvesenet, er at private firmaer er opptatt av å tjene penger. Punktum. Vår egen produksjonsavdeling har et

bredere fokus. Vi legger også vekt på andre ting som kvalitet og HMS, sier Jan Kårstein Olsen.

Den nye anleggslederen vil ha ansvar for en årlig omsetning på ca 200 mill. kroner de første årene - etter 2003 antakelig mer. Han vil rapportere til vegsjefen i Vestfold de første årene, siden det er her de største oppdragene vil ligge framover.

## Vi gratulerer!

### 50 år

Kai Eddie Vike, 27. 2.

Vidar Rehn, 4. 3.

Anne Marie Bruknapp, 10. 3.

### 60 år

Aage Hjertås Carlsen, 16. 3.

Marit Skudal, 31. 3.

### 65 år

Mathias S. Håkegård, 3.12.

Nils W. Berg, 24. 3.

Kjell Karlsen, 18. 4.

### 70 år

Harald Wessel, 4. 3.

### 75 år

Adolf Akerholt, 31. 3.

### 85 år

Åge Kjeldås, 1. 2.

### MÅNEDENS LYSPUNKT

#### Desember 99

Kristian Steen Hansen, trafikkavd, vegkontoret. I begrunnelsen heter det: Kristian viser stor omsorg for sine kolleger ved å gi bort små oppmerksomheter, og dette skaper trivsel og god stemning på arbeidsplassen.

Han er også svært hjelpsom og hensynsfull og har alltid en positiv kommentar på lager.

### ÅRETS LYSPUNKT 1999

Marianne Nordkvelle, Larvik trafikkstasjon. Blant alle månedens lyspunkter i fjor, ble Marianne kåret til «årets lyspunkt» og dette ble markert under julekaffen på vegkontoret, lille julaften.

# Omstillingsprosess med feil utgangspunkt

*Vegvesenet råder over en stor ressurs: Medarbeidere med svært høy kompetanse og stor lojalitet. Denne lojaliteten hos offentlig ansatte er ifølge nyere undersøkelser i sterk kontrast til det man finner i det private næringsliv. Blir verdien av dette forstått?*

*I politikernes og ledelsens festtaler får vi høre hvilken ressurs vi utgjør og hvor viktig det er å ta vare på den. Hvorfor skal vi omstilles og effektiviseres hvis vi er så flinke, dyktige og nødvendige?*

Svaret er trolig at det for tiden er mote å forandre på alt bestående. Det som møysommelig er bygd opp, er ikke lenger moderne og skal rives ned. Tror de bolde herrer i styre og stell at dette kan skje uten konsekvenser? Ser de ikke at de er i ferd med å kaste "barnet ut med badevannet"?

Politikere er den eneste "yrkesgruppen" som aldri stilles til ansvar for sine ord og handlinger.

Omstillings- og effektiviseringsprosessen har uten tvil sterke politiske overtoner. Når våre ledere synes å tro at det er farlig å motsi politikere og forklare hva prisen for et slikt prosjekt kan bli, gremmes jeg. Det er etter min mening misforstått lojalitet.

## Til hvilken kostnad?

Føringsnotatet fra vegdirektøren tvinger oss til å gå gjennom omstillingsprosessen den fordømte vegen. Vi skal starte prosessen med et overordnet "politisk" krav om en innsparing på 20 % innen administrasjon. Konsekvensene av dette er det ingen som har noe klart bilde av. Å begynne med innsparing må være en gal veg å gå, og i strid med alt etaten kan omprosessere. Den

riktige vegen er å først bestemme hvor vi vil - og så bestemme virkemidlene.

Vi vet hva omstillingen i 1995 "kostet" i form av møteaktivitet, informasjon, flytting av ansatte osv. Hva tjente Vegvesenet på det? Ingen ting, bortsett fra masse papirarbeid. Det kom i hvert fall ikke trafikanterne til gode. Hvorfor skal vi gjøre samme feilen en gang til?

Det sørgelige er at de virkelige kostnader for alle omorganiseringer, effektiviserings-, kvalitetsforbedringsprosjekter aldri kommer fram. De er vanskelig å tallfeste, men vi vet de er høye. Har vi råd til det i en tid hvor asfaltbudsjettet reduseres til 1/5 og vegkapitalen forvitres?

## Start med problemet!

Start med en gjennomgang av hvilke oppgaver samfunnet ønsker at Vegvesenet skal ivareta i framtiden, hvilken kvalitet tjenestene skal ha og hva dette vil kreve av ressurser. Fortsett med forenkling av ansvars- og arbeidsformen i etaten. Det tror jeg alle har forståelse og respekt for. Først når disse prinsippene er fastlagt, kan vi vite hva som

er riktig nivå på aktiviteten. Artikkelen "Synlig behov for forenkling" i "På veg" nr 4/99 setter fingeren på akkurat dette.

En klar forutsetning for å oppnå gode resultater denne gang må være at ledelsen tør å gripe tak i det som til daglig begrenser vår effektivitet, f.eks unødvendig møtevirksomhet, skjema- og rapportveldet og dårlig kommunikasjon mellom seksjoner og avdelinger. La oss for en gangs skyld få en verdig prosess som virkelig tar tak i problemene - i stedet for å formulere politisk korrekte mål og tegne nye organisasjonskart. Lojale medarbeidere vil delta aktivt i en slik meningsfylt

*Per Härter*

Vi oppfordrer leserne til å delta i Vestfoldern's debattspalte, enten med kommentarer og synspunkter til andres innlegg, eller ved selv å bringe temaer på banen.

Vi mener det er sunt med en aktiv og modig debattspalte.

Velkommen med bidrag!

# Så vakkert kan det gjøres!

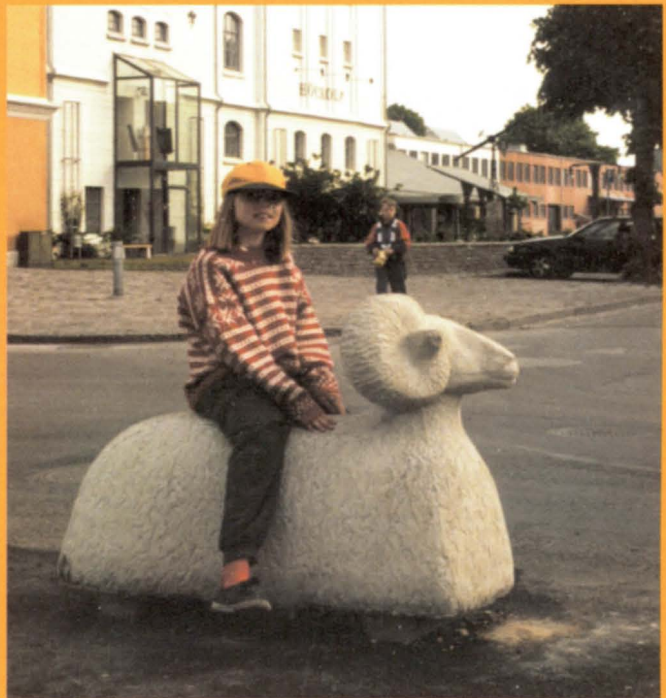
*I Norge bruker vi såkalte "betonggriser" når vi vil skjerme et område mot trafikk eller skille myke og harde trafikanter. Dette er rett og slett klosser i betong. I Sverige har de byttet ut de kjedelige grisene med trivelige ærfugler og får.*

Første gang jeg var i Visby på Gotland falt jeg pladask for de flotte "Gutefåren" i betong. Disse ble brukt for å fortelle, på en pen måte, hvor man ønsket at biltrafikken skulle stoppe. Visby er jo et eventyr i seg selv. En komplett middelalderby med ringmur og tårn. Nordens eldste og største handelssentrum allerede fra vikingtiden. Er det flere enn jeg som ser parallellene til en viss norsk by...?

På Marstrand i Bohuslän ble jeg enda mer begeistret av ækall-figurene de der brukte. Ækall er ærfugl-

hannen. I Marstrand kalles de for Eregusse. Eider er bohuslänsk for ærfugl.

Etter møtet med "gutefåren" og "ækaller" tenkte jeg på hvor fine de ville vært i våre egne bymiljøer i Norge! Da kunne turistene komme hjem fra besøk i f.eks. Tønsberg uten "grisebilder" fra brygga. Ikke koster det all verden heller, fra kr 1.500-1.800,- pr. stk., avhengig av antallet. Kontaktpersoner, telefonnummer og prospekter finnes hos Leif Klyve, Vestfold vegkontor, tlf. 33 37 17 69.



Litt større kreativitet og eleganse over «betonggrisene» i en del svenske bymiljøer.

TEKST OG FOTO: LEIF KLYVE



## «Korrekt» innvendig skilting

Etter at Vegvesenets nye visuelle profil ble lansert i 1993 har etatens «look» gjennomgått stor forandring. Trafikkstasjonene i Tønsberg og Horten fikk

nylig sin oppgradering innvendig, mens den nye utvendige skiltingen kom på plass for noen år siden. Finnes det fortsatt en og annen gammel kråke?



«Dørskiltene» er plassert på veggen, så vises de selv om døra står åpen.

## KZ 38718 - R.I.P.

TEKST: ANNE METTE STORVIK

Nyttårsaftnen putret vi i veg mot venner i Sverige i den gamle Fiat'n min. Rett bortenfor Lierbommene begynte bilen å gi fra seg noen usunne lyder. Til alt hell traff vi en bilkyndig person som stakk huet under panseret - og konstaterte "rådebank". Det ordet har jeg nå lært betyr motorhavari. Det var helt uvirkelig. Den infame lille degosen hadde planlagt hevnen for 4 år med vanskjøtsel godt!

Vi putret og klapret hjemover med hjertet i halsen. Aldri har Vestfolds 70-skilte på E 18 blitt hilst mer velkomne. Utrolig nok kom vi oss helt hjem med bilen. Resten av nyttårsaftnen ble et kapittel for seg selv ...

Etter nyttår ble Fiat'n satt på et verksted, som tok 400,- kr for å konstatere rådebank og fortelle oss at de ikke ville ta i bilen med ildtang. Også Fiat-verkstedet rådet oss til å kast'n.

### Tung avgjørelse

Jeg omplasserte - dvs. solgte - den første bilen min som var en WW Polo. Den bilen hadde jeg et slags kjærlighet/hat forhold til, hvor følelsene sank proporsjonalt med gradestokken. Den hadde nemlig et digert hull under hjulbuen, sånn at vann ble pumpet inn i bilen.



Jeg skrapte mer is inne i bilen enn utenpå. Jeg solgte den på vinteren - med relativt lett hjerte - i vissheten om at den fikk det bedre i sitt nye hjem.

"Omplassering" - dvs salg. - av Fiat'n var uaktuelt. En "operasjon" - rettere sagt en transplantasjon av ny motor - ville koste fryktelig mange penger. Det gjensto med andre ord bare en mulighet: "avliving".

Lørdag 15. januar putret Fiat'n avgårde for siste gang. Jeg husket hvor lykkelig jeg var da jeg hadde kjøpt den, på de fine turene vi hadde - og hvor trofast den startet selv på iskalde vinermorgener. Det var så trist å forlate den hos "høgger'n" - naken og skiltløs og med nøklene i tenninga. Det er merkelig hvor knyttet man blir til disse mobile metallklumpene...



Statens vegvesen  
Vestfold