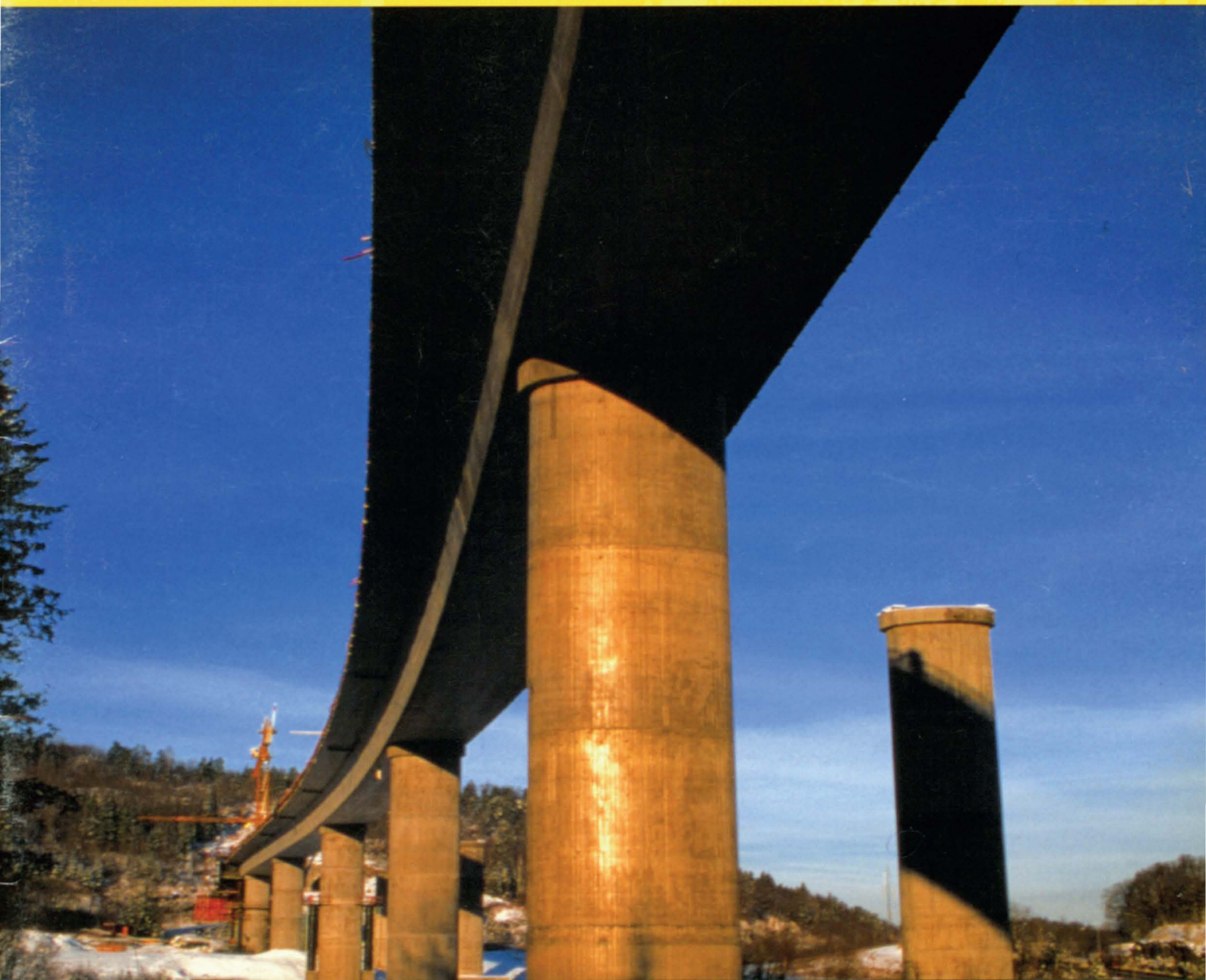


NYE BRUER PÅ HELLAND TAR FORM - SIDE 10 - 11 - 12



**Statens vegvesen**  
Vestfold



Bedriftsblad  
for Statens vegvesen Vestfold,  
Nr. 2, mai 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: Nye E18-bruer på Helland  
Foto: Vidar Askland  
Nye busstopp i Larvik sentrum  
Foto: Knut Vedeld Hovde

### Neste nummer av Vestfolder'n

Ca. 1. juli





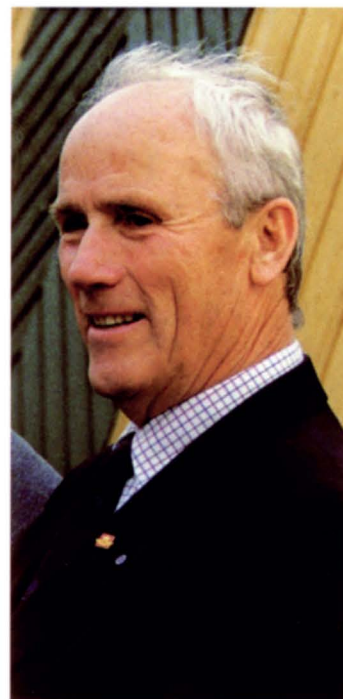
## Johans betraktninger

### Selger eller saksbehandler?

**F**orleden deltok jeg på den årlige Vestfoldkonferansen. Temaet var: Service i offentlig sektor. Hovedtyngden av deltakerne kom naturlig nok fra offentlig virksomhet, men noen kom også fra privat næringsliv. Det er åpenbart at vi har noe å lære av hverandre. La meg bare nevne tenkingen rundt kundebegrepet. For næringslivet er kunden stort sett den som kjøper produktet, og kunden har som vi vet alltid rett. I offentlig virksomhet er produktet som oftest et resultat av fellesskapets behov.

Det er en stor utfordring å selge et produkt som kunden, enkeltmennesket, ikke vil ha og heller ikke har forståelse for at vedkommende må "kjøpe". Offentlige saksbehandlere utfører etter min oppfatning en krevende oppgave som det står respekt av. De aller fleste skjønner dette, men enkelte prøver dessverre å latterliggjøre offentlig virksomhet. Ingen er tjent med det.

Rune Gerhardsen ga på en effektiv og morsom måte gode råd mht. hvordan Vestfold bedre kan nå fram til sentrale myndigheter med sitt budskap, for eksempel midler til ny E18. Alle klager over for lave rammer og bevilgninger, og alle kan dokumentere behov. Legg heller vekt på det som er positivt og foreslå et samarbeid, var hans anbefaling. Vi er faktisk et godt stykke på vei med den kombinerte finansieringen av statlige midler og bompenger, både for E18 og Tønsberg. Det betinger lokal enighet, utholdenhet og ikke minst allianser. Tønsberg er et godt eksempel på dette.



Et aktuelt tema på vegsjeftøtet uka før påske var effektiviserings- og omstillingsarbeidet. Etter det jeg forstår ligger vi i Vestfold godt an. Vi ble da også bedt om å orientere om måten vi har arbeidet på. Vi har i fellesskap lagt et grunnlag som gjør det mulig for oss å effektivisere og omstille gradvis etter behov. Det er muligens den største gevinsten av det arbeidet vi nå har gjort.

# Nytt fra nettfrenten eller NettNytt

Faktum er at vi for lengst har vokst ut av "malen" vi fikk fra Vegdirektoratet i 1997. Sett i Internett-perspektiv har vi nå

en løsning som ligger - sånn omtrentlig - 30 år tilbake i tid. Inntil det blir gjort noe med struktur og design, må vi bare bruke de mulighetene vi har: å lage områder som vi "gjemmer" under kampanjeknapper. Dette er ingen god løsning - men når nøden er størst spiser som kjent fanden fluer.

**T**rafikkavdelingen har fått sitt eget område hvor trafikkstoffet skal samles. Dette var spredd rundt som aktuelt-saker, pressemeldinger, kampanjer osv. Nå kan i det minste den besøkende finne stoff om førerkort, ulykker, piggdekk (ny) og mobilbruk (ny) samlet på ett sted.

## Årsmelding

Årsmeldingen ble i år ikke trykt på papir - kun laget i Internett-versjon.

Tilbakemeldingene på den digitale versjonen var i all hovedsak positive. De gikk på at den var informativ og lett å finne fram i. Ifølge Vegavisa (nr. 19-2000) har også Vegdirektoratets bestemt seg for å droppe trykking.

Besøkestallene viser at ca. 1.180 personer var innom årsmeldingen fra 1. februar til 1. april 2000. Dette er reelle treff - ikke "antall klikk" eller nedlastede sider.

The screenshot shows the website for Statens vegvesen Vestfold. The browser window title is "Statens vegvesen - Vegkontor: Fylke: Vestfold - Microsoft Internet Explorer levert av Statens vegvesen". The address bar shows "http://www.vegvesen.no/vestfold/". The page features a navigation menu with buttons for "Vegmelding", "Nytt", "Fakta", "Stilling", "Prosjekter", and "Bibliotek". Below the menu, there are several news items and links, including "Nye sider", "Det siste kartet til konsekvensutredningen av E 18 Moskvil - Gulli er nå lagt ut under 'Prosjekter'", "Feil i selvangivelsen mht. kjøretøy?", "Advarsel mot dype spor i vegen", "Miljø", "Årsmelding 1999", "Trafikk", "Kjøretid Oslo 5- Gardermoen", "Bedre utnyttelse av fysisk vognnett", and "Nasjonal transportplan 2002-2011".

## Eget Miljø-område

Miljø er også et nytt område hos oss i Internett-sammenheng. Grunnsteinen her er den store rapporten om støy- og luftforurensing langs Vestfold-vegene. Jeg har også samlet en del linker her, både til eget miljøstoff (fra årsmeldingen) og til eksterne kilder, for eksempel til SFT.

## Diverse

Veglista 200 er lagt ut. Denne inneholder opplysninger om blant annet aksellast på riks- og fylkesvegene i Vestfold. Nøkkeltallene er oppdaterte.

## Framover

Konsekvensutredningen av E 18 Moskvil - Gulli er i innspurten. Det blir litt av en sjau å få alle rapportene

- og kartene - ut på Internett når de er ferdige!

Ressurs- og kompetansesenteret for eldre bilførere skal ha et eget område med handlingsplan, kursmaterieell, etc etc. Fylkestrafikk-sikkerhetsutvalget (FTU) skal ikke ligge under Vegvesenet - men det skal utvikles av oss og selvfølgelig linkes tett. (antagelig [www.ftu.no](http://www.ftu.no))



# Et kommunikasjonsknutepunkt midt i Vestfold

*- Torp har stor betydning for folk og næringsliv ikke bare i Vestfold, men også i Buskerud og Telemark. Vi er en av de viktigste portaler til regionen, med effektiv forbindelse til inn- og utland, sier en engasjert lufthavnsjef på Torp, Alf-Reidar Fjeld.*



Lufthavnsjef på Sandefjord lufthavn Torp, Alf-Reidar Fjeld er opprinnelig fra Tjøme, men flyttet ut etter gymnasiet i Tønsberg.

Ett år i luftforsvaret hadde riktignok med fly å gjøre, men så ble det studier i biologi, adjunkt i skolen, gårdbruker i 10 år, direktør i Petterson-gruppen i Moss og konserndirektør i Vickers Ulstein på Sunnmøre (med kontorer i 55 land!) På Torp har han vært i 8 måneder.

**F**lyplassen har allerede tiltrukket seg en del nyetableringer på industriområdet Kullerød like i nærheten, og flere er underveis. Signaler tyder på at mange bedrifter vil ut av Oslo for å få bedre kontakt med markedene nasjonalt og internasjonalt. Mange er avhengig av å være i nærheten av en flyplass, sier Fjeld. Arbeidskraften og hvor den vil bo, er i stor grad styrende for valg av nytt etableringssted. Vestfold er svært populært og ønsket av mange. Alternativet kan f.eks. være Jessheim ved Gardermoen.

## Ringvirkninger og vekst

- Ringvirkningene er positive med hensyn til etablering av nye arbeidsplasser. Særlig godstrafikknæringen ser store fordeler i Torps beliggenhet. Men selvsagt er flyplassen stimulerende for det etablerte næringslivet og persontrafikken generelt, hvor brukerne kommer fra Drammen/Kongsberg og Grenlandsområdet, i tillegg til vårt eget fylke. For å tilfredsstille et økende trafikkbehov, må flyplassen investere ca 250 mill. de neste to-tre årene. Et nytt parkeringshus er like om hjørnet og

nye arealer for utenlandstrafikk skal bygges ut. Av-isingsanlegg er en miljøprioritert oppgave som også krever sin del av disse investeringene.

## Personbilen vanligste tilbringer

*- Hvordan er tilbringertjenesten organisert for publikum?*

- Det er timesbusser hit fra Tønsberg og Sandefjord, og i tillegg er det busser fra Oslo med stopp underveis. Noe persontrafikk foregår selvsagt med tog, men det er privatbilen som er det mest brukte fremkomstmiddelet hit. Vi kan ikke sammenligne vårt område med Oslo og Bergen når det gjelder kollektiv tilbringertjeneste til lufthavnen. Det er vanskeligere å organisere persontrafikken inn til Torp ettersom vår region består av så mange byer og tettsteder. Vi må nok innse at privatbilen er førstevalget hit, enten man kommer fra Stavern eller Notodden.

Angående jernbane inntil Torp, så er dessverre signalene fra jernbaneverket at det er uaktuelt å legge om traséen i overskuelig fremtid.

## Ny E18 og utbedret innfartsveg

Fjeld legger ikke sjul på at han synes

en fire-felts motorveg i hele fylket burde være en selvfølge. Køen på E18 er miljøskadelig og mange tilbringer alt for mye unødige tid der. Han mener det vil være samfunnsøkonomisk riktig, og vil ha bom både i nord og sør hvis dette kan sette fart i utbyggingen.

Når han er inne på veg og Vegvesenet har han mer på hjertet. Han håper på en rask løsning for den siste kilometeren av fylkesvegen inn til flyplassen. Denne biten er svingete og snor seg gjennom et gårdstun, så her håper han på en avgjørelse, slik at det kan bli ny veg til høsten. Slik som vegen ligger nå lager den problemer for utbyggingsplanene til flyplassen.

## Ta beslutninger så ting skjer

*- Hvis du var vegsjef for en dag, hva ville du brukt den til?*

-Jeg er ikke i tvil, jeg ville brukt all tiden på beslutningstakere for ny fire-felts E18, avslutter Alf-Reidar Fjeld kontant.





# Kollektivtransport - vinn eller forsvinn?

TEKST: MARIT SYNNES LINDSETH  
FOTO: KNUT VEDELD HOVDE + GALLION

Etter et drøyt halvår i stillingen som kollektivtransportkoordinator, har jeg etterhvert gjort meg noen tanker omkring hvordan kollektivtransporten i Vestfold fungerer og ikke fungerer. Hva skal til for å få flere vestfoldinger over fra bil til kollektivtransport? Hva skal til for at du og jeg velger alternativt? For det er faktisk dine og mine personlige valg for hvordan vi løser transportbehovet vårt i hverdagen, som gjenspeiles i form av antall biler, busser, sykler og fotgjengere ute på veiene. Det er et tankekors at vi nordmenn snart er på verdenstoppen når det gjelder bruk av

bil på korte turer, der vi tidligere gikk eller syklet. Er vi på vei mot amerikanske tilstander med de miljø- og helsemessige ulemper dette vil medføre?

## Kartlegging av reisevaner i 2001

I dag har vi for liten kunnskap om hvilke valg av reisemiddel som gjøres, og begrunnelsen for dem. Dette har vi tenkt å gjøre noe med ved å gjennomføre en omfattende lokal reisevaneundersøkelse i 2001. Reisevaneundersøkelser er et avgjørende arbeidsredskap for å kunne planlegge transportsystemet på en mest mulig helhetlig og samfunnstjenlig måte. Vi har ikke hatt gode nok data for Vestfold til nå, og ser frem til å få mere pålitelige grunnlagsdata å jobbe med. For kollektivtrafikkens del vil vi blant annet få vite mer om hvem som reiser (alder, kjønn), hvor de reiser, hva som er formålet med reisen og hvor stor andel kollektivtrafikken har av den totale reisevirksomheten. Like viktig er det å få vite mer om de som ikke reiser kollektivt i dag, for å kunne vurdere potensialet for økt kollektivbruk f.eks. ved bedre tilpassning av tilbudet.

## Rikspolitiske retningslinjer

### - vårt ansvar?

I rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR for ATP) heter det i punkt

Tett med busser ut fra holdeplassene i Larvik sentrum i rushtiden

*Hvilket forhold har du til kollektivtrafikk? Er du daglig bruker, eller er det kun de dagene bilen av en eller annen grunn er utilgjengelig at buss eller tog er et alternativ?*

*Hvilke erfaringer har du med bruk av buss og tog?*

*Tenker du på det som en avslappende måte å komme seg til jobb eller andre aktiviteter på? Et sted man kan få lest avisen, snakket med naboen, eller rett og slett sluppet av midt i en stresset hverdag?*

*Eller er assosiasjonene hutring og frysing på forblåste holdeplasser uten et leskur å ty inn i, busser og tog som aldri er i rute, minimal serviceinnstilling fra sjåføren/konduktøren etc.?*

3.5: "Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks. regulering av trafikk, forbedring av kollektivtilbudet." Det påligger Statens vegvesen et spesielt ansvar å se til at slike vurderinger faktisk blir gjort. Vi bør til og med være så forutseende at disse vurderingene gjøres for kapasitetsproblemer faktisk oppstår.

I 1993 igangsatte Miljøverndepartementet et forsøks- og utviklingsarbeid i samarbeid med Fredrikstad, Kristiansand, Bergen, Tromsø og bydel Gamle Oslo - de såkalte Miljøbyene. Hensikten var å utvikle disse byene i mer miljøvennlig retning. Mye er oppnådd, men arbeidet med miljøvennlig bytransport går tregt og er fortsatt en stor utfordring. En hovedutfordring videre er å legge om fra vår arealkrevende og bilbaserte byvekst til mer konsentrerte byer. I tillegg må langt sterkere vekt legges på miljøvennlig bytransport, fortetting rundt kollektivknutepunkt og fornyelse av utbygde områder. Erfaringene fra Miljøbyene viser klart hvor viktig en samordnet areal- og transportplanlegging er for å oppnå ønsket effekt for trafikk og miljø. Statens vegvesen har en viktig rolle i å påse at dette skjer på en forsvarlig måte, og om nødvendig benytte innsigelsesretten for å stoppe planer som strider mot dette.

**Forsøksordningen 1991-95**







**Marit Synnes Lindseth**  
Kollektivkoordinator  
Trafikkavdelingen

Nye bussholdeplasser med reklamefinansierte leskur i Larvik sentrum



I perioden 1991-95 ble det gjennomført over 500 ulike forsøksprosjekter innen kollektivtrafikk med støtte av Samferdselsdepartementet. Erfaringene fra forsøksprosjektene har gitt ny kunnskap om hvilke tiltak som er mest effektive. Resultatene viser at publikum reagerer spesielt positivt på økt frekvens og et differensiert tilbud (ekspresbusser, pendelruter, servicelinjer for eldre, nattbusser m.m.). Lavere takster viser seg å gi begrenset effekt hvis det ikke kombineres med andre tiltak, eller rettes mot bestemte målgrupper (eks. ungdom). En hovedkonklusjon fra forsøksordningen er at en kombinasjon av flere tiltak gir best effekt med tanke på økt kollektivbruk.

#### **Holdeplassene -kollektivtransportens landemerker**

Mange holdeplasser er dårlig utstyrt og mangler informasjon om når og hvor bussene går. Leskur viser seg å bli verdsatt så

høyt at selv små holdeplasser bør ha leskur. Holdeplassene er et av Statens vegvesens ansvarsområder når det gjelder kollektivtransport. Det er liten tvil om at dagens holdeplasser mangler både investerings- og vedlikeholdsmessig oppfølging fra vår side. Flere holdeplasser har store svakheter i forhold til trafiksikkerhet og framkommelighet, og mange mangler eller har dårlig vedlikeholdte leskur. Dette gir sterke og uønskede signaler om at kollektivtransport er et lavstatustilbud for dem som ikke har noe alternativ.

#### **Leskur med reklame?**

De fleste av dere har sikkert lagt merke til de nye leskurene med reklame som har "poppet" opp i Tønsberg og Larvik området. Dette har gitt oss nye utfordringer, men kanskje også nye muligheter. Konseptet med reklamefinansierte leskur er kort fortalt at kommunen inngår en avtale med et reklamebyrå om oppsetting av leskur, reklametavler, toiletter m.m. Reklamebyrået får reklameinntekter, og kommunen får leskur og toiletter av høy estetisk og vedlikeholdsmessig kvalitet. Vegdirektoratet har til nå sagt konsekvent nei til leskur med reklame langs riksveg. I Tønsberg er det satt opp noen av disse leskurene også langs riksveg. Grunnen til at Statens vegvesen Vestfold ikke har grepet inn overfor dette til nå, er at det i første omgang kun er snakk om en prøve-

periode på to år. Det er altså mulig å høste erfaringer.

Jeg mener det er grunn til å ta Vegdirektoratets pålegg opp til debatt. De reklamefinansierte leskurene er både attraktive og funksjonelle for kollektivtrafikanterne. Renholdet er eksemplarisk og kvaliteten høy. Har vi noen som helst mulighet til å matche en slik standard med våre drifts- og vedlikeholdsbudsjetter?

Det virker ihvertfall utopisk utfra dagens nivå. Mitt ønske og håp er derfor at Vegdirektoratet tar initiativ til en grundigere utredning om trafiksikkerhetsrisikoen forbundet med reklame på leskur, før den endelige konklusjon i saken trekkes.

Dersom det skulle vise seg å være trafiksikkerhetsmessig forsvarlig, vil reklamefinansierte leskur kunne ses på som en mulighet til å få frigjort midler til opprusting av holdeplasser også utenfor de tettest befolkede områdene. Steder som etterspør slike tiltak, men som i dag ikke kan nå opp i prioriteringen. Visjonen om holdeplassene i Vestfold som estetisk gode landemerker, og som virker innbydende på potensielle kollektivbrukere, ville da kanskje kunne bli en realitet.

#### **Kvalitet i alle ledd**

For at kollektivtilbudet skal fremstå som attraktivt må det være kvalitet i alle ledd. En kollektivreise starter fra man går ut av utgangsdøra hjemme,







til man er fremme ved målpunktet. Vi må derfor jobbe videre med å legge tilrette for god og sikker tilgjengelighet til og fra holdeplassene. Dette innebærer blant annet utbygging av gang- og sykkelveier, sikker sykkel-parkering på holdeplassene og "parker-og-reis" løsninger utenfor byområdene. Knutepunkter og terminaler må utvikles med tanke på enkeltst mulig omstigning fra ett kollektivmiddel til et annet. Motstanden mot omstigning er stor blant kollektivkundene. Dette er derfor en viktig utfordring.

Videre må bussene sikres god fremkommelighet på veinettet. Det er i dag ikke mange problemstrekninger når det gjelder framkommelighet, men problemet vil øke med økende trafikk. Behovet for flere kollektivfelt, spesielt i byområdene, vil dukke opp dersom trafikkutviklingen fortsetter i samme tempo som i dag. Statens vegvesen Vestfold må prøve å ligge i forkant med planer, slik at bussene slipper å bli stående fast i bilkø (ref. RPR for ATP).

#### Vinn eller forsvinn?

Konkurransen mot biltrafikken er beinhard. Bilen er unik når det gjelder komfort og fleksibilitet. Likevel gir bilen kun frihet under forutsetning av god fremkommelighet og tilgang på parkeringsplass. Det å sitte fast i bilkø eller være på evig jakt et-

ter en ledig parkeringsplass kan vel knapt kalles frihet?

Har kollektivtrafikken virkelig en mulighet for å konkurrere om dagens og fremtidens bilister? Jeg tror det, men da må tilbudet fremstå som attraktivt og hensiktsmessig. Det fins selvfølgelig noen få ihuga bilister som aldri vil sette sine bein på noe offentlig kommunikasjonsmiddel uansett. De fleste av oss velger likevel det transportmiddel som er mest hensiktsmessig og rasjonelt i forhold til reisetid, pris, komfort m.m. Utfordringen er å få kollektivtilbudet til å fremstå som et attraktivt og fleksibelt tilbud for kundene. Satt på spissen tror jeg dette er en forutsetning for at vi i fremtiden vil ha et kollektivtilbud vi kan være bekjente av.

I disse økonomiske oppgangstider der bilholdet stadig øker, er det rett og slett snakk om å vinne kampen om bilistene eller forsvinne som et reelt transportalternativ. Statens vegvesen er gjennom sine planer og prioriteter for investeringer og drift med på å vise vei i denne utviklingen. Spørsmålet er bare: Hvor stort tør og vil vi satse?



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

**A**rsakene til at det er slik, kan være flere. Noe ligger i at man aldri klart har definert trafikant-atferd som et ansvar for vegetaten ut over det som ligger i ansvaret for føreropplæring og førerprøver. Et annet forhold er at trafikantarbeidet mangler en teoretisk plattform. Hva er mulig å oppnå og hvordan, er spørsmål som neppe er stilt og i alle fall ikke er besvart.

Noen har en gang for alle slått fast at såkalt "holdningsskapende arbeid" ikke har effekt. Og rett skal være rett - de fleste av de kampanjene som så langt er blitt evaluert har vist seg å ha liten eller ingen virkning. Derfra til å slutte at ingen trafikantrettede tiltak vil ha effekt, er likevel et drøyt stykke. Ingen ville vel si at rundkjøringer ikke kan være positive for trafikksikkerheten, fordi om noen av dem viser seg ikke å fungere som de skulle. Likevel er det klart at atferdsrettet arbeid har sine begrensninger. Knappt noe er mer menneskelig enn å feile, og feil vil alltid skje. Derfor kan atferdsrettede tiltak aldri erstatte det arbeidet vi gjør for å skape et enklere og sikrere vegsystem.

Å endre menneskers atferd er ingen enkel sak. De av oss som har barn vet mye om det... Det finnes likevel mye vitenskap som kan fortelle oss hvordan menneskelige handlings-



# Trafikanten

## - vel verd å satse på?

*Nesten alle ulykker i vegtrafikken har sitt utspring i menneskelige feil. Denne erkjennelsen ligger bak gjentatte krav og ønsker om å "satse på trafikanten". Selv om mye har skjedd i løpet av de siste ti årene er det fortsatt langt igjen til mennesket er like mye i fokus som teknikken i trafikksikkerhetsarbeidet.*

mønstre blir til. For meg er forståelsen av trafikken som et sosialt system et naturlig utgangspunkt. I trafikksamfunnet som i resten av samfunnet finnes det regler for hva man gjør og hva man ikke gjør. Dels dreier det seg om skrevne regler, dels uskrevne. Mennesket er et sosialt vesen. De aller fleste er opptatt av hva andre synes om oss og oppførselen vår. Dette er mekanismen som hol-



der oss på plass, også når vi omgås fremmede som vi sannsynligvis aldri vil treffe igjen. Selv om det finnes en god del verstinger også i trafikken, er det faktisk slik at de aller fleste trafikantene er innstilt på å gjøre en god jobb og ikke skade verken seg selv eller andre.

Man kan si mye om trafikkkulturen i Norge. Noen mener den er bra, mens andre mener det motsatte. Spørsmålet er selvfølgelig hva man sammenligner den med. I forhold til tilstandene på vegnettet i en del land i sør-Europa eller i u-land, foregår trafikken i Norge ryddig, disiplinert og med et lavt risikonivå. Man skulle kanskje tro at det var slik at innvandrere fra fjerne himmelstrøk tok med seg sin trafikkkultur ut på norske veier. Selv om man sikkert kan finne elementer av dette i den mangelfulle

sikringen av barn i bil blant en del innvandrere, så er det lite som tyder på at denne delen av befolkningen opptrer vesentlig annerledes i møte med sine medtrafikanter enn det innfødte nordmenn gjør.

Hvorfor er det slik? Et viktig element er at trafikkatferd er synlig for alle. Hver dag ser vi hundrer eller tusener av kjøretøyer og andre trafikanter. Vi registrerer at atferden danner møn-

stre der det store flertallet definerer hva som er normen. Normene er forholdsvis vide og forskjellige etter tid og sted, men de fleste vil fort identifisere atferd som faller på utsiden av av det som er alment akseptabelt og ta avstand fra den.

Til grunn for denne trafikkkulturen ligger samfunnsmessige forhold som er utviklet gjennom ti-år. Graden av sikkerhetskultur i samfunnet generelt spiller inn, og måten denne kommer til uttrykk på i hjem og i skole, på arbeidsplasser og i media. Det kan f.eks. godt være at bedrifter med et høyt sikkerhetsnivå opplever færre ulykker blant sine ansatte i trafikken enn andre, selv om de ikke nødvendigvis har satt inn tiltak på nettopp dette området. Sikkerhetskulturen kommer også til uttrykk i måten vi utformer trafikksystemet på. Dersom

vegvesenet legger lista høyt på dette området, vil det være et klart signal til trafikantene om hvor viktig sikkerhet er.

Opplæring er selvfølgelig også en viktig del av dette bildet uansett hvor denne foregår; i hjemmet, i barnehager og skoler, på kjøreskoler eller på arbeidsplassene. Det er viktig å være klar over at enkelttiltak og kampanjer er som nålestikk å regne inn i det store og kompliserte systemet som trafikken utgjør. Det er derfor ikke rart at det i mange tilfeller vil være vanskelig å spore effekter av enkelttiltak etter kort tid.

Skal vi lykkes i det trafikantrettede arbeidet må vi etter min oppfatning arbeide med å styrke de mekanismene som bidrar til å utvikle en god sikkerhetskultur i trafikken. Når promillekjøring i dag etter alt å dømme er vesentlig mindre akseptert enn for 25 år siden, så har dette med nettopp slike mekanismer å gjøre. Mest nærliggende nå er å jobbe for å redusere aksepten i samfunnet for hastighetsoverskridelser og kjøring uten bilbelte. Dette kan gjøres både gjennom å spre kunnskap om de mulige konsekvensene av høye hastigheter og gjennom å gi klare signaler om at slik atferd er uakseptabel.

Vegsjefen i Aust-Agder har i følge Vegavisa oppfordret folk til å nekte å betale taxi-regninger dersom føreren kjører uforsvarlig fort. Dette er et prisverdig utspill. Men hvorfor ikke bli enda mer nærgående? Hva med å ta inn i HMS-håndbøkene klare utsagn om at fartsgrenser og andre trafikkregler skal etterleves på tjenestereiser enten de nå skjer med gul bil eller privatbil? Og burde vi ikke stille de samme krav til de vi kjøper varer og tjenester av? Det beste vi kan gjøre både som etat og privatpersoner er å være tydelig på hva vi forventer av oss selv og andre. Slik er det i de fleste situasjoner - også i trafikken.



# Langbeinte **KOLOSSER**

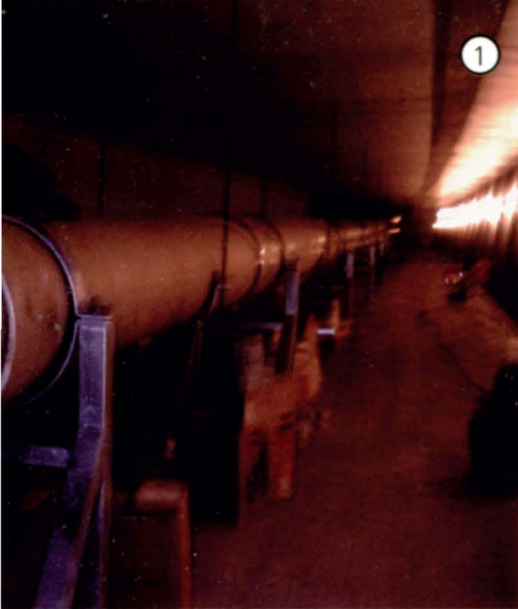
Helland bru er med sine 2 x 600 meter de lengste på E 18-anlegget. I tillegg er de svært høye, på 30 meter lange pilarer stolprer de seg gjennom landskapet.

Grunnforholdene er dårlige i området. Dessuten kunne jo ikke bena plantes i bekken, jernbanesporet, på Burmaveien eller innkjøringsrampen. Resultatet er en avstand på 68 meter mellom hver pilar.

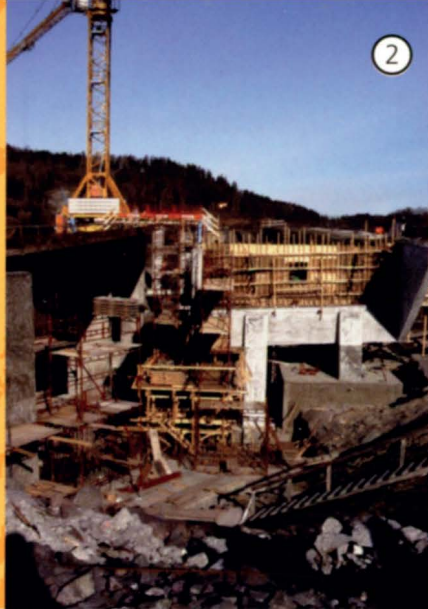
-Dette er et veldig langt spenn for ei kassebru, forteller Grethe Bodholt, som er byggeleder for Hellandbruene.







1



2



3

① Ei kassebru er hul i midten. Kolossen har et ganske avansert "tarmsystem". Store rør samler opp vannet som renner av veien og brua og frakter det til et basseng hvor det blir rensset for store mengder salt, støv og annen forurensning. ② For en utenforstående ser et slikt prosjekt ganske kaotisk ut. Dette er landkaret i syd på den østre brua. ③ Grethe Bodholt er byggeleder og Gaute Nordbotten kontrollingeniør.

**D**en vestre brua er ferdig, bortsett fra at den skal utstyres med 80 cm høyt betongrekkverk og støyskjerming i glass på siden mot vest. Totalhøyden på rekkverk og skjerming blir rundt 2,5 m. På østsiden blir totalhøyden 1,2 m. Søylene til den østre brua er ferdige.

### Parallellbygging billigere

For første gang bygges begge parallell-bruene samtidig på E18-anlegget. Her ble det nemlig planlagt for 4-feltsveg fra starten av.

- Vi ligger godt an både når det gjelder tid og penger. Faktisk håper vi å bli ferdige før beregnet, dvs. i løpet av året, forteller Grethe.

Den største fordelene ved å bygge begge bruene samtidig, er at entreprenøren kan utnytte utstyret bedre. Fagverksdragerne er spesiallagd av Veidekke for Helland bruer og bærer forskalingen for bruoverbygningen. Når en etappe (68 m) er støpt, skyves fagverksdragerne frem til neste etappe ved hjelp av jekker. Skulle man brukt ordinært utstyr måtte man satt ned flere hjelpesøylor mellom hovedsøylene. Med de dårlige grunnforholdene som er på Helland måtte det da peles under hjelpesøylene for at de ikke skulle synke. Det ville kostet mye.



Betongrekkverket støpes med denne maskinen. Den lager 11 meter rekkverk om gangen og bruker 3 måneder på å jobbe seg over brua.



Det kunne blitt katastrofalt dersom noe falt ned på skinnegangen eller på et av togene som passerer under brua. Veidekke har derfor bygd en liten tunnel av tre som beskytter tog og skinnegang. Tunnelen er midlertidig og skal fjernes når brua er ferdig.

### Mye å kontrollere

Det er Veidekke som bygger begge bruene, og kontrakten er på 143 mill. kr. Med seg har de diverse underleverandører med sine spesialfelt. Alt i alt er det litt av et konglomerat Vegvesenet skal holde oversikt over. Grethe Bodholt har den økonomiske

styringen, mens Geir Horvei og Gaute Nordbotten kontrollerer at arbeidet utføres med tilfredsstillende kvalitet. - Når det er 15 minusgrader ute er det temmelig surt på brua, humrer Gaute og er takknemlig fordi han har ei brakke å tine seg opp i innimellom.



# Rønningen bru

Stadig flere av bruas 163 meter vokser fram. Det er 9 mann fra Vegvesenets egen produksjonsavdeling som bygger brua, som er kostnadsberegnet til 15,3 mill. kr.

- Vi er i rute, både når det gjelder tid og penger, sier Eivind Holtan, som er anleggsleder på prosjektet.



Tore Dybendahl (formann) styrer "tuten" på betongpumpa. Det er Roger Strand som bruker betongvibrator'n. Vibrasjonene fjerner luftlommene og gjør at betongen blir massiv.

**R**ønningen bru er en spennarmert platebru. Den varierer mellom 10-12 meters bredde på grunn av et krabbefelt.

- Vi skal være konkurransedyktige, og vi skal være ferdige til fellesferien, lover Eivind.

### Interessante metoder

På denne brua benyttes ARM-TEC-systemet. Dette er prefabrikkerte

armeringsrammer, som kan brukes til å bygge moduler eller settes på plass som vanlig armering. Statens vegvesen Vestfold var de første i verden til å bruke systemet i tunnel (Island miljøtunnel).

- Det er første gang vi bruker det på ei bru, men dette er med hell utprøvd av andre. Vi hadde nylig besøk av NCC - en av de største entreprenørene i Skandinavia. De ville se systemet brukt "live", forteller Eivind.

Bakken under brua er planert, slik at det er mulig å ha et forskalingssystem med vogner som går på bakken. Forskalingen jekkes rett og slett opp til riktig nivå. Etter tre døgns herdetid spennes kablene opp og forskalingen senkes.

### Gevinst i kvalitet og HMS

På Island miljøtunnel ble systemet hovedsakelig brukt fordi det er lettere - og tryggere - å armere en bue med slike moduler.

På Rønningen bru brukes systemet fordi det holder spennkabelrørene på plass. Hadde vi ikke hatt systemet, måtte vi ha sveiset holdere for hver meter.

Jernbinderyrket er tungt - og faktisk verst for bena.

- Systemet gjør belastningen på bena mindre. Forhåpentligvis vil antallet utslitte 50-åringer synke når det blir vanlig å bruke systemet, sier Eivind.

# Gamle

Det har vært mye oppstyr etter at det ble kjent at Vegvesenet vurderte å felle en del av trærne langs Rv 19 (fra Jareteigen til Kjærkrysset) i trafikk-sikkerhetens navn.

Mandag 3. april var det befaring langs Hortensveien for å se hvilke trær "tre-dødaren", Rune Lundquist, mente burde felles. Med på befaringen var en rykende fersk rapport fra arborist (tre-ekspert) Erik Solfeld.

**D**øde trær kan falle ned over vegen, og Vegvesenet mente at noen av trærne var i så dårlig forfatning at de burde felles. Rapporten fra arboristen underbygger dette. En del av trærne langs Hortensveien gir siktp problemer i avkjørsler, og dette er en svært trafikkert veg. Det farligste er allikevel at de fleste trærne står bare 30-50 cm fra vegen. I og med at fartsgrensen er 70 km/t på deler av strekningen er det svært sannsynlig at en kollisjon



Eva Preede er glad for at avkjøringen flyttes slik at Gullerødeika får stå. Hun synes det er viktig å få fram at Vegvesenet også tenker estetikk.



# eiketrær kontra trafikksikkerhet

med et tre vil medføre dødsfall - i alle fall gi store skader. Selv i 50 km/t gir en kollisjon med et tre store skader. Bilen "krøller" seg rundt treet og stopper ikke før treet er omtrent en meter inni bilen.

## Gullerødeika (bankeika)

Mye av oppstandelsen oppsto da vi sa at vi måtte vurdere å felle et flere hundre år gammelt eiketre. Dette ble oppfattet som om vedtaket allerede var fattet.

- Jeg har fått mye verbal bank den siste tiden. Jeg ble f.eks. oppringt hjemme kl. 2230 av en eldre dame som ga min kone og meg en overhaling av de sjeldne. En lett rystet Rune Lundquist fra trafikksikkerhetsseksjonen i Vegvesenet siterer hva damen sa: «Å felle disse trærne langs Hortensveien er som å dra ut tennane på eldre folk, og det uten bedøvelse. Du kan bare prøve å kjøre dette igjen, så skal du også få kjenne hvor godt det er!» Han kan imidlertid roe aktivistene med at Vegvesenet antakelig flytter avkjørselen i stedet for å felle treet.

- Ved å flytte avkjørselen 60-70 meter, blir siktproblemet løst, og det blir plass til autovern mellom bilistene og treet, beroliger Rune. Han antyder at dette vil koste ca. 220.000 kr, kostnader vi er villige til å ta.

## Enighet

Etter befaringen var det møte for å gå gjennom skjebnen til hvert enkelt tre. De fleste av trærne langs vegen skal beskyttes med autovern. Slik det ser ut, vil sju trær bli felt. Dette er trær som er døde, døende eller trær vi ikke kan sikre uten at kostnadene blir uforholdsmessig store. Gruppen konkluderte med at gullregnen syd for avkjørselen til Adal burde reddes,



I tett snødrev trasket de fra tre til tre mens trailerne dundret forbi og sendte byger av slaps over deltakerne: Fra venstre: Eva Preede, landskapsarkitekt i Statens vegvesen Vestfold, Eivind Orre, landskapsarkitekt fra fylkesmannens miljøvernnavdeling, Per Halle, park- og idrettssjef i Tønsberg kommune og Rune Lundquist og Erik Thomassen, begge fra trafikksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen Vestfold

men var usikre på om det samme gjaldt en ask på samme sted.

Tommelen ble vendt ned for ei eik som er stygt skadet av lysarmatur, selv om flere i gruppa ønsket å bevare den. Halve krona er rett og slett kvalt av et metallbånd rundt stammen.

- Jeg er blitt beroliget i dag, sa park- og idrettssjef Per Halle fra Tønsberg kommune i slutten av møtet. Han hadde trodd saken dreide seg om mange flere trær.

- Jeg ville som landskapsarkitekt aldri kunne forsvart at Gullerød-eika ble felt. Det er fint at avkjørselen flyttes så den får stå. Når det gjelder de trærne som skal felles, er jeg enig i avgjørelsen, sier Eva Preede (Statens vegvesen Vestfold).

Vi lar Erik Thomassen, seksjonsleder for trafikksikkerhetsseksjonen, få siste ord i saken:

*" - Nesten 1/4 av trafikkulykkene i Vestfold er utforkjøringsulykker. Det er sammenstøtet med faste gjenstander omkring som gir skadene. Det er derfor viktig å holde sideterrenget mest mulig rent for faste hindre, spesielt å sikre eller fjerne hindre nær veien eller i ytterkurver.*

*Av og til kan trafikksikkerheten ikke ivaretas uten at det går på bekostning av andre verdier. Slik er det i dette tilfellet. Vi prøver å finne løsninger som ivaretar begge hensyn. Når dette er umulig, mener vi at hensynet til menneskers liv og helse må gå foran hensynet til miljø og estetikk. Tenk på hva som ville skjedd om en full-lastet buss med skolebarn braste inn i et av eiketrærne langs Hortensveien?"*



# Endringspresset øker

- Jens Stoltenbergs programerklæring om fornying av offentlig sektor, er bare enda en grunn til at vi må effektivisere og omstille oss, sa vegdirektør Olav Søfteland da han åpnet den regionale samlingen om effektivisering og endringsledelse i Tønsberg 30. mars. Den nye regjeringen har lansert tanker både om færre fylker og færre styringsnivåer lokalt. En naturlig konsekvens av dette er færre vegkontor. Det er lurt å møte disse endringene med en effektiv og endringsorientert organisasjon, sa vegdirektøren.



Etatsledelsen  
v/Olav Søfteland,  
Tore Auberg,  
Ingvar Tøndel  
og Kjell Bjørvig

Samlingen var for vegsjefens ledergruppe i de fem region sør-fylkene. Sør var tredje og nest siste region Vegdirektoratet arrangerte samling for. Fra direktoratet deltok både etatsledelsen og prosjektledelsen for effektiviseringsprosjektet. I tillegg deltok en utpekt nøkkelperson fra hvert fylke, som skal være rådgiver og pådriver i endringsprosessen. Fra Vestfold var det personal-sjef Eva Borge.

Og la til: De beste organisasjonene trenger ikke omstillingsprosjekter, de endrer seg litt hver dag fordi endring er framgang.

### Fra fase 2 til fase 3

Effektiviseringsprosjektet er nå i overgangen mellom fase 2 og 3. Fase 1 var spesialisering, fase 2 effektivisering av dagens organisasjon og fase 3 er å tegne fram-tidsbildet av Statens Vegvesen.

Hvilke oppgaver har morgendagens Vegvesen - og hvordan løser vi dem?

Olav Søfteland presiserte at vi ikke er ferdig med fase 2 før vi har hentet ut gevinstene av effektiviseringen. Denne skal være 20% i

løpet av fire år. I 2003 skal vi være 1200 færre ansatte enn i dag. Bare i år skal vi spare 250-280 mill. kroner på administrative kostnader, som vi skal overføre til til vegvedlikehold og trafiksikkerhet.

- Vi må vente med fase 3 og ikke la den forstyrre fase 2, sa Søfteland. Men det var ikke alle enige i. Vi kan ikke vente med fase 3. Da vil politikerne og samfunnet ellers bestemme framtiden vår og ikke vi selv, mente de. Diskusjonen etterpå tydet på at fase 2 og 3 vil gå parallellt en stund framover, etter at fase 3 starter opp nå i sommer.

Prosjektleder Ingvar Tøndel går ut av prosjektet og tilbake til vegsjefjobben i Nord-Trøndelag 1. juli. Prosjektmedarbeider Ann Løseth fortsetter å jobbe med fase 2. Tøndels siste oppgave er å organisere fase 3. Den får en helt annen karakter. Den siste fasen vil bære preg av et utredningsarbeid med mange eksterne aktører. Antakelig vil prosjektlederen komme fra Vegdirektoratet.

### Fagforeningene - drivkrefter eller motkrefter?

Mange av spørsmålene fra vegkontorene til Vegdirektoratet dreide seg om fagforeningenes rolle i effektiviseringsarbeidet. Skulle vi ta noen konflikter hvis vi følte at organisasjonene ødela dynamikken i endringsprosessen? Men Søfteland ville helst ha ro med fagforeningene og forsette tradisjonen med at ledelsen ikke skal gå lenger enn fagforeningene er villige til å strekke seg.

### Vegvesen-modell

Konsulentene hadde laget en "egen" modell for endringsledelse i Statens Vegvesen (SVV).

**S** - Situasjonen.

Tydeliggjøre situasjonen og behovet eller presset for endring. Hvorfor må vi endre oss?

**V** - Visjonen. Tydeliggjøre visjonen for endringen; vyene, målet.

Hvor skal vi?

**V** - Virkemidler. Beherske virkemidlene og verktøyene endringen skal gjennomføres med.

Hvordan skal vi komme dit?



Endringsledelse? Gruppearbeid for Vestfoldbordet: Eva Borge, Tore Foss, Per Vaadal, Roar Gärtner, Jan Kårstein Olsen, Tore Kaurin og Johan Lepperød.

### Endringsledelse

Status i effektiviseringsprosjektet, erfaringsutveksling og veien videre, var hovedsakene på samlingen. I tillegg var det teori og øvelser om endringsledelse. Vegdirektoratet hadde engasjert konsulentfirmaet Pricewaterhouse Coopers til å hjelpe seg med det faglige innholdet. Forventningene til samlingen fra deltakerne var først og fremst at samlingen skulle sveise regionen tettere sammen og gi motivasjon og virkemidler i omstillingsarbeidet. Og Jens Stoltenberg som ny statsminister skulle være motivasjon god nok, mente altså vegdirektøren.



## Skremmende rapport om motorsykkelulykker

Motorsykkelulykkene står for mange av «ekstrem-ulykkene» i trafikken. Dødsrisikoen er 20 ganger høyere ved motorsykkelkjøring enn ved bilkjøring, og ulykkene skyldes ofte uforvarlig kjøring. Det er svært sjelden ytre omstendigheter kan forklare ulykkene. Motorsykkelførere som forårsaker ulykker er ofte ikke erfarne, våkne og modne nok til å håndtere så sterke krefter som motorsykkelkjøring innebærer.

Dette er hovedkonklusjonen i en rapport Statens vegvesen Vestfold har utarbeidet på oppdrag fra Vegdirektoratet. Faggruppeleder Stein Erichsrud ved Tønsberg trafikkstasjon har ledet arbeidet. Grunnlaget for rapporten er analyser av 50 motorsykkelulykker i Vestfold 1998 og 1999.

### Noen hovedtrekk fra analysen:

- Halvparten av motorsyklene innblandet i ulykker var stjålet, lånt eller leid
- 70% av førerne hadde mindre enn et halvt års kjøreefaring på den involverte sykkelen
- 30% kjørte uten gyldig førerkort
- 20% var påvirket av alkohol eller andre rusmidler
- 75% kjørte for fort - 20% kjørte i over det dobbelte av tillatt hastighet!
- 60% av motorsyklene var «supersport»-sykler med toppfart på opptil 300 km/t.
- 95% av ulykkene skjedde på torr, bar asfalt og ingen av ulykkene skyldtes "veg-feller" eller sammenstøt med autovern.

- Vi ønsket å undersøke om mc-ulykkene skyldes forhold ved kjøretøyene, vegen eller adferden til førerne. Analysen skulle også avkreftede eller bekrefte gamle myter om motorsykkelførere som "verdensmestere" og "villstyringer". Konklusjonen er at den lille gruppen som lever opp til mytene står for en svært stor del av ulykkene, sier Stein Erichsrud.

Selve rapporten finner du på trafikkområdet på [www.vegvesen.no/vestfold](http://www.vegvesen.no/vestfold)

# MOPEDEN

## 16-åringens kjæledyr eller villdyr?

### Tanken til foreldrene er nok god:

16-åringen kan trenge et praktisk lite kjøretøy for å komme seg til treninga, skolen og venner på egenhånd. Men hvor mange foreldre følger opp at mopeden blir brukt slik det var tenkt? De fleste ungdommer er mye flinkere til å skru enn foreldrene sine. De kan forvandle det rolige kjæledyret til et topptrimmet villdyr i løpet av en kveld.

Derfor har Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i samarbeid lagd en brosjyre rettet mot foreldrene til alle som har tatt mopedførerbeviset. De oppfordres til å ta en «foreldresjekk» av mopeden og får en liste på åtte punkter som de bør sjekke. Alle som tar mopedførerbeviset i ungdomsskolen blir registrert og brosjyreutsendelsen skjer etter denne adresselista.

### Mange ulykker

De siste fem årene er det registrert 175 moped-ulykker i Vestfold. Tre ungdommer er drept og 175 skadd i disse ulykkene. 2/3 av de involverte i moped-ulykker er under 18 år. Alvorlighetsgraden på moped-ulykker er lavere enn for motorsykkel, men høyere enn for bil.

Mopedene som er involvert i ulykker er ofte trimmet eller i dårlig stand.

### Økt politikontroll

De alvorligste konsekvensene av trimmede eller vanstelte mopeder kan vi lese i ulykkesstatistikken. De mindre alvorlige konsekvensene merkes

på pengepungen. Politiet vil intensivere kontrollene av mopeder i nærheten av skolene i mai og juni. Og de har liten sans for trimming.

### Strengere reaksjoner

Konsekvensene av å bli tatt for trimming og andre forseelser er nok strengere enn de fleste forestiller seg:

- Mopeden avskiltes på stedet

- Trimmingssett og deler beslaglegges

- Bot på minimum 1500,- kroner

- Boten blir enda høyere hvis mopeden har andre mangler f.eks ved bremses og lys

- Bevis/førerkort kan beslaglegges i minst 3 måneder

- Mopeden må kontrolleres på en trafikkstasjon før skiltet utleveres igjen

- Ved grove regelbrudd:

Utsettelse på førerkort for bil



Kjæledyr eller villdyr? Marit Wroldsen Dahl har fått hjelp av Idéfagskolen på Nøtterøy til å lage en brosjyre om hvordan foreldrene skal sjekke 16-åringens moped.

Denne lista over reaksjoner står på et eget lite kort som ligger ved brosjyren til foreldrene, og er tiltenkt 16-åringen. Kanskje den vil roe ned noen nybakte, våryre mopedførere?



## Full fres i Pensjonistforeningen

**A** rsmøtet i Pensjonistforeningen samlet 24 medlemmer på Ås, 9. mars.

I tillegg til tradisjonelle årsmøtesaker holdt Arne Solhaug fra Statens vegvesens Pensjonistforbund et fint kåseri fra et langt arbeidsliv i Vegdirektoratet, fra 1949 til 1997.

Årsberetningen fra 1999 forteller bl.a om hyggelige medlemsmøter med 25-30 fremmøtte hver gang. Fra programmet kan vi nevne orientering om pensjonistenes rettigheter, Vegvesenets aktiviteter ved veg-sjefen, foredrag med lysbilder



Det nye styret i Statens vegvesen Vestfolds Pensjonistforening: Bak f. v. Sverre Sjue, Georg Kirkevold, Roland Larsen og Rolf Mathisen. Foran f.v. Irene Enerud og Anlaug Wold. Sverre Larsen er også med i styret, men ikke med på bildet.

både fra Afrika og Syd-Georgia. På julemøtet var det også dans og allsang.

Pensjonistturen gikk i fjor til Finnskogen.

For dette året jobber styret med tur til Pensjonistsko-

len i Melsomvik og befaring på nye E18. Pensjonistene vil også bli invitert til åpningen av E18 i 2001.

## Historielaget feiret 10-års jubileum

Den 23. mars var vi samlet på Barstad til feiring av 10-årsjubileet for opprettelsen av historielaget. 19 personer møtte opp til en kveld med litt mimring om alle aktivitetene historielaget har arrangert - og til en forandring : mye informasjon om framtida og pågående prosjekter. Det ble en trivelig kveld rundt langbordet med servering av lapskaus, kaker og kaffe.

Vegsjefen åpnet med å berømme dem som tok fatt i utfordringen med å ta vare på historien vår. Vestfold var det første fylket i landet som opprettet eget



historielag. Per Vaadal ble lagets første formann, godt assistert av Mary som har vært primus motor i all aktivitet i historielaget siden starten.

Per Vaadal leste opp 10-årsberetningen. Så mange fine rusleturer - Bomme-stadområdet med 7 ganger veitraseer og grevesladder,

Eidsfoss med industrihistorie, kyststien fra Stavern til Follvik med grill-samling, Borrehaugene og vandring i Hortenstunnelen, Merkedammen og slipp-plassen, Biskop Jens Nilsson's reise i Vindfjelltraktene, Lågendalen og Heiveien til Moholt Jernverk. Sammen med lokale

historielag har vi hatt møter på bygdetun, museer, herregårder og restaurerte husmannplasser. Det er laget videoer, brosjyrer og foretatt intervjuer med tidligere ansatte i vegvesenet. En "højdare" i historielagets arbeid var bevaring og flytting av Sande vegstasjon.





**Ingvild Skaug  
Planseksjonen**

Ingvild Skaug begynte 27. september i fast stilling som overingeniør på planseksjonen (utbyggings-avd).  
Ingvild har vært her før:

Hun jobbet nesten ett år som stikker på E18-anlegget etter gymnaset. Så tok hun Oslo ingeniørhøgskole. Deretter jobbet hun med DAK på E18-gruppa nesten ett år før hun tok siv. ing.-utdannelse på NTNU i Trondheim. Etterpå jobbet hun 1,5 år i Det Norske Veritas med geoteknikk. Nå er hun fornøyd med å ha flyttet tilbake til Tønsberg, trives og er veldig fornøyd med oppgavene, forteller hun.

Ingvild er 28 år, gift og venter sin første "avlegger" i juli. Fritiden bruker hun på trening, venner og familie

Frank Eggar begynte 29. november 1999 som fagarbeider ved Ås vegstasjon, vedlikeholdsproduksjon. Frank hadde sommerjobb i den gamle maskinavdelingen på Ås i -89, 90 og 91. Han tok først 3 år på «mekaniker'n», deretter ettårig grunnkurs i bygg og anlegg, så lærlingeplass i Vegvesenet fra -94 til -96.

Etterpå jobbet han 3 år i Lardal kommune.

- Jeg trives godt i Vegvesenet, dessuten er det bedre betalt, sier Frank. Det er nok heller ikke uten betydning at både bestefaren og



**Frank Eggar  
Vedlikeholdsproduksjon**

faren til Frank er Vegvesen-veteraner...

Frank Eggar er 27 år, samboer og bor på Hannevold. Fritiden bruker han på friluftsliv, fiske og bikuber.

## Vi gratulerer!

### 40 år i Statens vegvesen Vestfold

Allan Kristiansen, 10.5.60

Peder Kristensen, 12.5.60

Alfred Støland, 16.5.60

### 25 år i Statens vegvesen Vestfold

Johan Lepperød, 1.5.75

Marianne T. Müller, 5.5.75

Wenche Johansen, 12.5.75

Henning Nilsson, 9.6.75

### 50 år

Egil Rønning 9.5.

Stein Erik Brekke, 18.5.

Anne Mari Højjord, 27.5.

Gunnar Eriksen, 7.6.

### 60 år

Per Teien, 17.5.

### 70 år

Martha Askland, 30.4.

Kjell Rønningen, 26.6.

### 75 år

Hilmer Anholt, 23.4.

Knut Bøyum, 12.5.

Georg Kirkevold, 19.6.

Georg Uhlmann, 19.6.

### TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN

Hjertelig takk for gaver og oppmerksomhet på min 50-års dag.

Hilsen Mia Bruknapp.

Takk for oppmerksomheten i anledning min 70 årsdag.

Harald Wessel

Hjertelig takk for gaver og blomster på min 75-års dag.

Hilsen Adolf Akerholdt.

«Jeg blir nå pensjonist, og vil med dette takke alle arbeidskamerater i etaten for fine år.

En spesiell takk til dere på trafikkavdelingen.

Hilsen Christ.»



# ▶ FLERE KVINNER - NYE VEIER! ◀

TEKST: MARGRETHE JANSEN

**V**i er to forskjellige kjønn. Hvorfor ikke benytte begge kjønns potensiale? Maskuline og feminine egenskaper utfyller hverandre og skaper kreativitet. Ulikheten er i seg selv kompetanse, som det er viktig og nyttig å ta vare på.

I vårt samfunn har det dessverre vært nødvendig å lage en egen likestillingslov. Det må være et mål å gjøre denne loven overflødig. For likestilling burde være en selvfølge. Lovgiver mener det er særlig viktig å fjerne den forskjellsbehandling som rammer kvinner, for å kunne nå målet om full likestilling mellom kjønnene.

## Hvorfor likestilling?

Statens vegvesen er en mannsdominert etat, og vi ønsker å gjøre noe med det. Det er i teorien forstått at det er mye å hente ved å satse på flere kvinner.

- ▶ Vi ønsker likestilling for å øke Vegvesenets samlede kompetanse.
- ▶ For å oppnå de beste resultater, må begge kjønn delta på alle nivåer.
- ▶ Likestilling er nødvendig for etatens evne til å forstå kundene og tilby best mulige tjenester.
- ▶ Kvinner prioriterer annerledes enn menn og tilfører nye tanker og idéer som kan gi bedre løsninger.
- ▶ Kvinnelige ledere er viktige som rollemodeller for andre kvinner.
- ▶ Rettferdighetshensyn (§5 l.s.loven): Kvinner og menn skal ha like muligheter til arbeid, utdanning, kulturell og faglig utvikling. Kvinner og menn skal ha lik lønn for arbeid av lik verdi.

## Det lokale likestillingsutvalget

Gruppen ble opprettet 01.01.99. Utvalget skal være rådgivende og ikke besluttsende. Fra ledelsen sitter Tore Kaurin (Per Vaadal), Jan Erik Grav-

ningen (Grete Bodholt) og Eva Borge (Anne Mai Presthaug). Fra fagorganisasjonene deltar LO v/Karl Erik Bergfall (Ove Jensen), YS v/Margrethe Jansen (Anne Hov) og AF/NITO v/Inger Austbø (Thormod Skau).

## Mandat

- ▶ Være rådgiver når det gjelder likestilling og påse at gjeldende lover, forskrifter, avtaler mm, som omhandler likestilling, blir ivare tatt etter intensjonene.
- ▶ I samarbeid med ledelsen arbeide systematisk for å rekruttere kvinner til mannsdominerte stillingsgrupper i etaten.
- ▶ I samarbeid med avdelingene utarbeide handlingsplan for likestilling innen fylket og påse at handlingsplanen følges opp i praksis. Handlingsplanen skal evalueres hvert tredje år.
- ▶ Foreslå tiltak for utvikling av likestillingsarbeid, også sentrale tiltak.
- ▶ Informere alle ansatte om likestillingsarbeidet i etaten.
- ▶ Vurdere hva som er gjort innen likestilling hvert år og rapportere til vegsjef og fellesmøtet.

## Hva jobber utvalget med?

- ▶ Forbedre stillingsannonsene, slik at flere kvinner får lyst til å søke jobb her.
- ▶ Rekrutteringsprosessen. Selve intervjuet - hvem som deltar - hvilke spørsmål som blir stilt - hvilken bakgrunn intervjuere har i forhold til samfunnsspørsmål som likestilling.
- ▶ Ta vare på de kvinnene (lederne) vi har - og undersøke hvorfor kvinner slutter hos oss.
- ▶ Rotasjon mellom lederstillinger og flere kvinnelige stedfortredere
- ▶ Minimum én kvinne med talerett i vegsjefens ledermøte

- ▶ Informasjon og holdnings- skapende tiltak

## Fører Effektiviseringsprosjektet til økt eller redusert kvinneandel?

*Likestillingsutvalget fremmet en sak for Ledermøtet 1. februar i år, som vegsjefen vil legge vekt på i den videre prosessen.*

Saken var:

“Det pågår for tiden et effektiviserings- og omstillingsprosjekt hvor redusert bemanning er et helt nødvendig virkemiddel. Likestillingsutvalget er bekymret for at en slik bemanningsreduksjon kan ramme ulikt, og at det er kvinner med lang ansiennitet og lav formalkompetanse som vil være tapere. Vi ønsker derfor at alle som er med i prosessen er oppmerksom på denne problemstillingen, og at det aktivt arbeides for å unngå en slik utvikling.

Videre nærer likestillingsutvalget en bekymring for at fokuseringen på redusert innsats til ledelse og seksjonsnedbygging kan føre til at det blir færre muligheter for kvinner å prøve seg som ledere. Større seksjoner med større spenn i faglige oppgaver vil gjøre det enda vanskeligere for kvinner å føle seg kvalifisert for og oppvise mot til å søke seksjonslederstillinger.

En problemstilling er også om de nye seksjonene vil få innplassert ledere eller om disse stillingene skal utlyses og besettes på nytt, for på den måten ha muligheten til å øke antall kvinnelige ledere.”



# Årets oppfinneravdeling 1999!

Onsdag 23.februar arrangerte Forslagsnemnda markeringen ÅRETES OPPFINNERAVDELING 1999. Produksjonsavdelingen fikk høyest premiering totalt sett - og høyest premie pr. forslag.

## Det ble levert inn 12 forslag i 1999:

**Produksjonsavd:** 4 forslag, med sum premiering kr 21.000,- samt et håndmalt krus

**Trafikkavd:** 4 forslag, med sum premiering kr 5.000,-

**Utbyggingsavd:** 4 forslag, med sum premiering; 2 håndmalte krus

## Følgende fikk pengepremie for forslag i fjor:

### Produksjonsavd.:

Gunnar Svendsen og Renny Bøhmer: kr 6000,-

Forslag: Transportramme til Vibroplate

Svein Arne Nordkvælle: premiært lokalt kr 10.000,- .

Vdt's vurderingsutvalg la på til kr 15.000,-

I tillegg har Halvar Skifjell og Gunnar Moen levert inn forslag på "Enklere utsparinger ved fuger på brolandkar". Forslaget må utprøves før endelig behandling. Er oversendt Vdt.

### Trafikkavd:

Stein Erichsrud : kr 5000,-

Forslag: Ny plomberingsmetode etter kontroll av farlig gods.



På bildet ser vi fra v. forslagstillerne Svein Arne Nordkvælle, Gunnar Svendsen, Gunnar Moen og Prod.sjef. Roar Gärtner med utnevnelsen; ÅRETES OPPFINNERAVDELING (Renny Bøhmer og Halvar Skifjell kunne ikke komme)



«Avtroppende og påtroppende». Mary Kristensen, t. v. har vikariert som sekretær i Forslagsnemnda det siste året for Anne Hov. Begge ble overrakt blomster for innsatsen av den nye sekretæren, Ove Jensen.

## Alle blir gjort krus på

Mette Myhre var en av dem som leverte forslag til Forslagsnemnda i 1999. Forslaget hennes gikk blant annet ut på å sette Internettadressen vår på biler, i annonser, på visittkort, i almanakken og så videre.

En del av tiltakene hun foreslo viste seg faktisk å være gjennomført, dermed ble det bare et krus på Mette. Hun ble umåtelig forbauset da hun ble innkalt på kontoret til Forslagsnemnda og fant ut at det vanket både kaffe og kake.

- Jeg ble kjempeglad! Hovedsaken er at det settes pris på initiativ, at noen sier at de setter pris på at jeg kommer med forslag, sier en strålende fornøyd Mette Myhre.

Svein Arne Norkvælle  
(leder av Forslagsnemnda i 1999)  
overrekker Mette Myhre  
"Petter Smart-krus".





## Om ikke-røyking

TEKST: ANNE METTE STORVIK

**J**eg har egentlig fått forbud mot å skrive mer om røyking. Temaet er utdebattert. Men ingen har sagt at jeg ikke får skrive om ikke-røyking! Haha!

Jeg sluttet å røyke på nyttårsaften. Rett og slett fordi det var blitt så innmari vanskelig å være røyker!

Alle fly var f. eks. blitt røykfrie - og ville jeg ha en blås på en flyplass måtte jeg jaggu lete for å finne det lille, bortgjemte røykehjørnet. Mange tog var også blitt røykfrie. Det gikk greit fra Tønsberg til Oslo. Men skulle jeg for eksempel til Hamar, måtte jeg stupe ut på perrongen i Oslo, la bagasjen klare seg selv og supe i meg noen magadrag for å overleve turen videre.

Hos røykfrie venner sto jeg og hutret alene på terrassen, mens ikke-røykerne koste seg inne i varmen. Verst var allikevel større samlinger i jobb-sammenheng. I de altfor korte pausene serveres gjerne namme-nam, som kaffe og wienerbrød eller vafler. Fint det. Det er bare det at en røyksugen stakkar ikke har TID til å stå i en 50-persons-kø,- vedkommende har forlenget galoppert av gårde for å få tatt en blås. Eller ta det dobesøket som ble nedprioritert for røyk i forrige pause. Jeg prøvde å se lyst på alle kaloriene jeg gikk glipp av som røyker, men lett var det ikke.



Som røyker var jeg vant til å ta små pauser med jevne mellomrom. Som ikke-røyker fikk jeg problemer med at jeg trengte pausene - men hva skulle jeg gjøre i dem??? Jeg streifet som en ulv rundt i etasjen min på jakt etter noen å prate med. Etter et par uker torde jeg endelig å gå på røykerommet sammen med kollegaer. Nå tar jeg en ikke-røyk i alle fall tre ganger i uka, rett og slett pga. det sosiale.

Jeg brukte en sånn røyke-avvennings-inhalator-dings da jeg sluttet. Da slo det meg at den kan være et supplement til sigarettene. Røykfri røyk så å si. Til bruk i ikke-røyker soner f.eks. Eller i laaange møter. Håper ikke regjeringen oppdager dette - da blir det vel tobakksavgift på slike avvenningsprodukter før vi vet ordet av det...



**Statens vegvesen**  
Vestfold